an>

Title: Combined discussion on the Budget (Railways) 2015-16; Demands for Grants on Account Nos. 1 to 16 in respect of Budget (Railways) 2015-16 and Supplementary Demands for Grants in respect of Budget (Railway) 2014-15.

माननीय अध्यक्ष : अब हम रेल बजट पर चर्चा प्रारंभ करते हैं। Item Nos. 12 to 16 shall be taken up together.

Now, the hon. Minister to move the Resolutions listed at Serial No.15 and 16. If you want, you can speak for a few minutes.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI SURESH PRABHU): Madam, I beg to move the following Resolution:-

"That this House do resolve that a Parliamentary Committee consisting of twelve Members of this House, to be nominated by the Speaker, be appointed to review the Rate of Dividend which is at present payable by the Indian Railways to the General Revenues as well as other ancillary matters in connection with Railway Finance *vis-Ã -vis* General Finance, and to make Recommendations thereon. "

Madam, I beg to move the following Resolution:-

"That this House do recommend to the Rajya Sabha to agree to associate six Members of the Rajya Sabha with the Parliamentary Committee, to review the Rate of Dividend which is at present payable by the Indian Railways to the General Revenues as well as other ancillary matters in connection with Railway Finance *vis-Ã -vis* General Finance and to make Recommendations thereon and to communicate the names of the Members so appointed to this House."

Madam, while I look forward to hearing all my distinguished colleagues in the House about their views on the Railway Budget, I would be very happy to announce, which I am sure the happiness will be shared by all my colleague Members here, that in the morning we signed an agreement with the Life Insurance Corporation of India to give us Rs.1,50,000 crore and in the course of next five years, to finance various railway projects. In fact, the repayment will happen only after 30 years. So, this is something which will be in the interest of the Railways as well as the LIC. This is also, in fact, the fulfillment of our commitment that we will find extra budgetary resources which will be far in excess of what has been contemplated earlier. This is the new paradigm shift in the Railways that we should fulfill the aspirations of a large number of population of India by finding out resources, not just increasing the fares on the passengers or only increasing the tariff or relying on the gross budgetary support but going beyond that.

So, I am very happy to say that. In the course of the discussion, I will also tell you about the other amount of money that we are going to raise in the next few years' time. This is in fulfillment of our promise that was made in the Budget speech.

HON. SPEAKER: Motions moved:

"That the respective sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, on account, for or towards defraying the charges during the year ending the 31st day of March, 2016, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 1 to 16. "

Demands for Grants on Account (Railways) for 2015-16 submitted to

the Vote of Lok Sabha.

HON. SPEAKER: Motions moved:

"That the supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2015, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 4 to 8 and 11 to 16."

HON. SPEAKER : Motion moved:

"That this House do resolve that a Parliamentary Committee consisting of twelve Members of this House, to be nominated by the Speaker, be appointed to review the Rate of Dividend which is at present payable by the Indian Railways to the General Revenues as well as other ancillary matters in connection with Railway Finance *vis-Ã -vis* General Finance, and to make Recommendations thereon. "

"That this House do recommend to the Rajya Sabha to agree to associate six Members of the Rajya Sabha with the Parliamentary Committee, to review the Rate of Dividend which is at present payable by the Indian Railways to the General Revenues as well as other ancillary matters in connection with Railway Finance *vis-Ã -vis* General Finance and to make Recommendations thereon and to communicate the names of the Members so appointed to this House."

-

SHRI K.C. VENUGOPAL (ALAPPUZHA): Thank you very much. I rise to oppose the Railway Budget for 2015-16 presented by hon. Railway Minister to this august House.

I wish to say that the hon. Minister has presented a vision document instead of a Budget. I am appreciating his vision. But what do you mean by a Budget? As per Article 112 of the Constitution of India, a budget is the annual financial statement of estimated receipts and expenditure of the current Financial Year. But here, unfortunately, our hon. Minister placed the financial statement in the annexure. In my view, it is improper. Putting financial statement in annexure is not usual. The Budget itself is a financial statement. Putting financial statement in an annexure means it is a vision document and not a budget.

Hon. Minister has been saying that he has not increased the passenger fare. But I wish to remind the hon. Minister the first thing that his Government did after assuming the charge was to increase the railway fare – a hike of 14.5 per cent was done by the Government. So, saturation point is already there. If you increase it further, your entire railway traffic would decrease, which will affect your budget also.

13.07 hrs (Hon. Deputy-Speaker *in the Chair*)

You have increased the freight charge across all classes up to 10 per cent at a time. It would definitely lead to price rise of all commodities. For example, manufacturing cost of cement is likely to go by Rs.7.10 per bag of 50 kg due to this proposal. Cement used to come under class 140 and with an increase of 10 per cent the effective rate becomes Rs.154, thereby increasing the freight charge substantially. It will drastically have an impact on your expected rate of growth.

The same is the case of urea where rate per ton has been increased by 10 per cent. Every time you are talking about the farmers. What about its impact on farmers? You are making it difficult for the farmers. Similarly, freight charge increase on products like coal, LPG, kerosene will all affect the common man. Definitely, power charges will be affected. Kerosene will also affect the common man. Therefore, this budget will have a bad impact on the common man.

I am appreciating your extra budgetary resources which you have mentioned. You have taken a safeguarded position at the initial stage itself. I am appreciating it anyway. But at least you should enlighten us in which way you are going to arrange it, whether it is loan; what the rate of interest is; when it is going to be returned; when it will start – we would like to know all these details.

The hon. Minister has announced four goals and for executing these four goals, he has fixed five drivers. He has identified 11 major areas of action plan. I am appreciating these things. These are good things – ensuring cleanliness, strengthening security and safety measures, online catering, fast track ticketing, commuter-friendly initiatives like mobile phone charging facility. These are good steps, but these are not new things. The Railway Budgets presented earlier by his predecessors also had the same mission which he has presented in his Budget speech. It means that a majority of these areas merely need a push and much more care. Anyway, I appreciate him for giving priority to these areas.

His initiative in the area of capacity augmentation is also a welcome move, especially the allocation for doubling, electrification and gauge conversion. He has given some sort of priority to these things. That is exactly the need of the hour. But on the other hand, his expectation to increase the passenger carrying capacity, the freight traffic, the operating ratio and extra-budgetary support is fictionary and needs an explanation on details. For example, I would like to quote from the speech of the hon. Minister:

"We will increase daily passenger carrying capacity of Railway from 21 millions to 30 millions in next five years."

It means that he has to increase capacity by 1.8 million each year. For achieving this target, he will have to introduce a minimum of 1,000 trains per year. What is the present reality? Not a single train has been announced in this year's Budget. Without starting new trains, how can he enhance the capacity? He may please explain this.

Indian Railways has always represented the hope of a Bharat which is less privileged and not less aspirational. For millions of people, Railway Budget is an instrument which directly impacts their lives. In our State, Kerala, announcement of a new train is celebrated like a national festival. We, the Members of Parliaments, are demanding from the hon. Minister to start new trains not for becoming popular, but for fulfilling the aspirations of millions of people we represent. Hon. Minister has killed the hopes and aspirations of those poor people by not announcing any train in the Budget.

The Budget is proposing an operation ratio for 2015-16 as 88.5 percentage, but he has not given any details about how he would achieve it. We would like to know what the modality is.

Now I come to resource mobilization. I also welcome the step taken by the hon. Minister of taking loan from the LIC, but as per his Budget, hon. Minister needs Rs. 8.5 lakh crore. For that, he needs Rs. 1.7 lakh crore each year. He is expecting Rs. 40,000 crore from the Finance Ministry and Rs. 17,000 crore through resource mobilization. What about the rest? He still needs Rs. 1.30 lakh crore.

SHRI SURESH PRABHU: I just told you.

SHRI K.C. VENUGOPAL : You told me about the five years' target, not for one year's target.

For one year, you need Rs. 1.30 lakh crore. How will it be mobilized? You mentioned that it would be mobilized through debt funding such as pension funds, multilateral assistance and other debt instruments. These funds are not cheap by any figment of imagination. We have our own experience in Air India. He knows better than I do. You have had experiments in Gujarat Metro. These external funding agencies have come with promises of extending loans at cheaper rate of interest, but in the name of consultancy, at last, it will affect the economy. It would mean that in a tight condition you will be paying much more interest paving way for huge debt trap. Therefore, my fear is that it is a daunting task for the Railways to meet the debt servicing requirements as it leads to debt trap. It would help the corporates and pave way for privatisation, and this is my fear.

But there are no adequate steps in the Budget to explore the internal capacity for additional resource generation. There are no steps in the Budget to monetize the untapped potential. There are no fund allocations for various projects, and it would lead to the projects running into time and cost overrun. For example, our Leader of Opposition -- Shri Kharge, when he was the Railway Minister -- had announced a Division in Gulbarga. No fund has been allocated for it, and no formal announcement has been made. This type of funding pattern is not necessary.

There are no specific steps in the Budget to ensure the effectiveness of project implementation also. The Budget does not speak of any credible mechanism for a speedy and cost-effective implementation. I have already mentioned that you are expecting an operating ratio of 88.5 per cent, but this is for the first time in the Budget that no details have been given in numbers as to how this figure is arrived at.

The Budget has projected a gross traffic receipt of Rs. 1,83,578 crore. However, the total working expenditure is kept ambiguous by stipulating an operating ratio of 88.5 per cent without any further details. Passenger earnings were budgeted to increase by 22.2 per cent, but this has been scaled down to 17.7 per cent keeping in view the persistent negative growth trend, particularly, in non-suburban and non-PRS segment of travel.

There is a net reduction in gross traffic receipts by Rs. 917 crore in Revenue Expenditure (RE) compared to the Budget Estimate (BE) of Rs. 1,60,165 crore. BE provided for an appropriation of Rs. 28,865 crore to the pension fund. However, based on trend, the pension outgo has been assessed to be higher than the provision made in the BE.

I have already mentioned that the Budget has allocated more funds for doubling, and I am appreciating this. It is highly appreciable also, but we need more money in that area.

As far as Kerala is concerned, I am coming from Kerala and I have to say something about Kerala also. There is no mention about the suburban Railway. The Chief Minister of Kerala and the Opposition Leader together met you and gave you a memorandum. They emphasised on one major thing, namely, a suburban Railway from Trivandrum to Haripad and Trivandrum to Chengannur, and the Kerala Government offered to bear 50 per cent of the cost. You categorically said that 50:50 percentage of Centre-State share should be appreciated by the Central Government, but there is no mention of suburban train. This is quite a disappointment for the Keralites.

The Budget is also silent about the Palakkad Coach Factory. You have given a token provision, but we need a strong initiative from your side for establishing the Coach Factory at Palakkad. Similarly, there is a proposal of a wagon factory in my constituency of Alappuzha. The Kerala Government has already informed the Government of India that they are ready to give land for it. They are in the process of acquiring land, but there is no mention about the wagon factory also. â€¦ (*Interruptions*)

SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD): An MoU was also signed earlier.

SHRI K.C. VENUGOPAL : Yes, that was also done.

Hon. Minster, the State of Kerala is facing a very big problem. The coaches are very old. They are more than 25 years old.

HON. DEPUTY SPEAKER: Please address the Chair. All coaches are the same.

SHRI K.C. VENUGOPAL: No, whenever new coaches are going for repair, old coaches are being returned. How is this happening? ...(*Interruptions*) Therefore, I would like to urge upon the Minister to replace these old coaches. Nearly 70 per cent of the coaches used in the trains running in the railway network of the State are over 25 years old. Some of the coaches in the trains running in the State were rusted and the coaches used in the long-distance trains were in pitiable condition. It had come to notice that untidy and old coaches were returned for the coaches sent from the State for periodic overhauling at Chennai. That is what we were told.

Hon. Minister, you come from the Konkan area. We have great hope in you. The long-standing demand of Kerala is to have a Peninsular Railway connecting with the Konkan region. The Minister should consider this proposal.

As far as gauge conversion is concerned, hon. Premachandran is here, you have already given some amount of money, about Rs. 86 crore, but it is not sufficient for the completion of that project. Therefore, the Minister should allocate more resources for that gauge conversion and doubling of the line in my constituency.

In Kerala, the entire track between Mangalore to Trivandrum has been doubled except the portion between Kayamkulam to Ernakulam *via* Alleppey and *via* Kottayam. The Kerala Government and all the Members of Parliament are giving top priority to this project. I am really thankful to you for giving some amount for doubling purposes. But it is also not sufficient. With a time bound programme, if we complete the doubling work, then the track between Mangalore to Trivandrum will become a double line track. Therefore, we are seeking your great help for allocating more money for the doubling purpose.

I am not going to take much time of the House. Most of the projects relating to passenger amenities which were announced by the present Minister

were also announced by his predecessor. I am not at all criticising him. But the projects announced in last year's Budget should also have some place in your mind. Please do not do anything politically, that is, the States that you need and the States that you do not need. Please do not classify it like that because Railways is the poor people's instrument. It is the common man's mode of transport. Therefore, you should allocate sufficient money for enhancing passenger amenities. As far as passenger amenities are concerned, you have increased the allocation, but that is not sufficient. The Trivandrum region is lacking in so many things. Please do something about it.

Hon. Minister, you have a vision. Others also have such 'vision'. The Kakodkar Committee had a vision. That Committee report is with you. There are a lot of such things. We know the problems of Railways and we know its solutions as well. What we need is action. Every Government had a vision for the Railways. Your vision is in no way different from the recommendations of various committees appointed by the Railways in previous years, including the Kakodkar Committee recommendations. The Budget, like any other committee recommendations, has well diagnosed the problems of Railways. Solutions have been well deliberated. As the Minister has stated, I agree that it is time for action. We have a hope in him. However, as far as the Budget is concerned, the hon. Minister failed miserably on this count. Devil lies in the details, but you are hiding behind the Vision Statement. It may remain a fictional story, and the ghost in the story may haunt you at the end of the year, if you do not focus on details. Thank you.

योगी आदित्यनाथ (गोरखपुर): उपाध्यक्ष जी, माननीय मंत्री जी द्वारा 26 फरवरी को इस सदन में प्रस्तुत किए गए रेल बजट के समर्थन में बोलने के लिए मैं खड़ा हुआ हूं। रेल बजट के सम्पूर्ण भाषण को मैंने यहां बैठ कर और पूरे देश ने भी सुना था। मैंने उसकी एक-एक पंक्ति को पढ़ा। उससे पहले लाए गए श्वेत-पत्र को, विजन डाक्यूमेंटरी और जो अन्य रेलवे से संबंधित प्रावधान थे, उन सभी को देखने के बाद मुझे लगा कि आजादी के बाद पहली बार भारतीय रेल के बारे में और भारतीय रेल के इस राष्ट्र के विकास के बारे में जो परिकल्पना थी, उस परिकल्पना को साकार करने के दिन आ रहे हैं और इस बात को मैं कह सकता हूं क्योंकि मुझे यजुर्वेद के उस मंत्र की याद आती है, जिसमें कहा गया है कि राष्ट्र की उन्नति सबका कर्तव्य है। 'वयं राष्ट्रे जागृयाम पुरोहिता' इस मंत्र को अक्षरशः माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेल बजट चरितार्थ करता है जिस पर हम आज चर्चा कर रहे हैं। यह रेल बजट हम सभी के लिए इसलिए भी महत्वपूर्ण है, क्योंकि पूरे भारतीय रेल की कायाकल्प के लिए जिस दृढ़ इच्छाशक्ति और संकल्प को इस रेल बजट में प्रस्तुत किया गया है, वह हम सभी के लिए स्वागत योग्य होना चाहिए। भारतीय रेल भारत की परिवहन की मेरुदंड है। आम भारतीयों के विश्वास की प्रतीक है। सामाजिक, राजनीतिक और आर्थिक दृष्टि से सम्पूर्ण भारत को जोड़ने का एक सशक्त माध्यम होने के साथ-साथ भारत के जीवन दर्शन का भी आधार भारतीय रेल है। अगर हम नेटवर्क की दृष्टि से देखते हैं, तो भारतीय रेल दुनिया के तीसरे स्थान पर है। प्रति किलोमीटर यात्रियों की संख्या की दृष्टि से देखें तो यह दुनिया में पहले स्थान पर आती है और मालभाड़ा यातायात की दृष्टि से दुनिया में चौथे स्थान पर भारतीय रेल का स्थान है। नेटवर्क के आकार की दृष्टि से यह अन्य तमाम महत्वपूर्ण पहलुओं को ध्यान में रखें तो आज भारतीय रेल में निरंतर सुधार और उसके विकास की आवश्यकता महसूस हो रही थी। बहुत सारी चुनौतियां हम सभी के सामने हैं। सुरक्षा, संरक्षा, स्वच्छता, समबद्धता, रेलवे कर्मचारियों की दक्षता और उनकी कार्यप्रणाली में पारदर्शिता आदि तमाम पहलू हैं, जिन पर कार्य किए जाने की आवश्यकता है। भारतीय रेल के साथ देश की आम जनता का जो अटूट विश्वास जुड़ा है, उसे बेहतर बनाने और उस जनविश्वास पर खरा उतरने के लिए माननीय रेलमंत्री जी ने जो प्रावधान किए हैं, वे स्वागतयोग्य हैं।

पहली बार यह देखने को मिला है कि भारतीय रेल को राजनीतिक बन्धक बनाकर रखने की परम्परा से ऊपर उठकर माननीय रेलमंत्री जी ने जिस दृढ इच्छाशक्ति का परिचय दिया है, वह एक सराहनीय प्रयास है। इस रेल बजट में यात्री और माल यातायात की दृष्टि से क्षमता में विस्तार हो, उसके लिए असीम संभावनाएं हैं, जो आजादी के बाद नहीं हो पाया। यात्री भाड़े में बिना वृद्धि किए रेल के इंफ्रास्ट्रक्चर में बढ़ोत्तरी करने हेतु जो दूरगामी कदम उठाए गए हैं, उनके परिणाम हम सभी के सामने तत्काल भी दिखाई दे रहे हैं और दीर्घकालीन परिणाम भी बहुत शुभ होंगे, इसमें किसी को सन्देह नहीं होना चाहिए।

महोदय, भारतीय रेल देश का सबसे बड़ा सार्वजनिक उपक्रम है। यह हमारे लिए केवल एक व्यावसायिक प्रतिष्ठान मात्र नहीं है, इसकी कुछ सामाजिक प्रतिबद्धताएं भी हैं। रेल बजट में उस पर बराबर ध्यान रखा गया है। मुझे लगता है कि कोई भी सरकार उसकी अनदेखी नहीं कर सकती। इसलिए उन सारी बातों को यहां पर रखने का प्रयास हुआ है। रेलवे के कायाकल्प के लिए माननीय रेल मंत्री जी ने जो चार लक्ष्य निर्धारित किए हैं, वे अत्यंत महत्वपूर्ण हैं। उनमें यात्रियों के अनुभवों के आधार पर स्थाई और मापयोग्य सुधार लाना, रेलवे की यात्रा को सुरक्षित साधन बनाना, भारतीय रेल की क्षमता में पर्याप्त विस्तार और उसके आधारभूत ढांचे को आधुनिक बनाने के लिए अगल पांच वर्षों में साढ़े आठ लाख करोड़ रुपए का निवेश करना और तदुपरांत रेलवे को आत्मनिर्भर बनाना। ये अत्यंत महत्वपूर्ण पहलू हैं।

माननीय रेल मंत्री ने इस बहस को प्रारम्भ होने के पहले बताया कि जो आशंकाएं थीं कि साढ़े आठ लाख करोड़ रुपए कहां से आएंगे। इस पर उन्होंने बताया कि एलआईसी के साथ जो साइन हुए हैं, उसके मुताबिक डेढ़ लाख करोड़ रुपए वह देगा। इसके अलावा विश्व बैंक मदद करेगा और देश के सरकारी उपक्रम देंगे। इसके साथ-साथ विभिन्न राज्यों के साथ जो नई सोच के साथ संयुक्त उपक्रम तैयार होने वाले हैं, एक नई रफ्तार के साथ भारतीय रेल आगे बढ़ती हुई दिखाई देगी।

रेल बजट में सूचना और प्रौद्योगिकी का बेहतर इस्तेमाल हो, यह पहली बार देखने को मिला है। सूचना और प्रौद्योगिकी के क्षेत्र में भारतीय प्रतिभा पूरी दुनिया में अपनी धाक जमाए हुए है। लेकिन भारतीय रेल जो देश का सबसे बड़ा सार्वजनिक उपक्रम है, यह सूचना और प्रौद्योगिकी का बेहतर इस्तेमाल कर सके, यह पहली बार इस रेल बजट में देखने को मिला है। यात्रियों की सुविधा और सुरक्षा पर जो जोर दिया गया है, कर्मचारियों की दक्षता बढ़ाने, रेलवे विश्वविद्यालय की स्थापना और रेलवे अनुसंधान संस्थान खोलने के बारे में पहली बार एक नई सोच सामने आई है। जो मौजूदा विश्वविद्यालय हैं, जैसे हमारे वाराणसी में बीएचयू है, वहां पर एक पीठ की स्थापना और ऐसे अन्य विश्वविद्यालयों के साथ भी रेलवे के साथ मिलकर कैसे हम रेलकर्मियों को दक्ष बना सकें तथा रेलवे के बारे में नई सोच को आगे बढ़ा सकें, इस बारे में भी प्रावधान किए गए हैं।

महोदय, जब हम विकास की बात करते हैं, आज़ादी के बाद देश के अंदर मात्र 11,000 किलोमीटर रेल लाइन बिछाई गई, जबकि इस दौरान चीन के अंदर 80,000 किलोमीटर की रेल पटरियां बिछाई गईं। फिर हम मुकाबले की बात करते हैं। आखिर देश के अंदर आज़ादी के बाद किन लोगों ने सबसे अधिक शासन किया है, यह भी देखना चाहिए। मैं यहां पर कांग्रेस पार्टी के माननीय सदस्य के भाषण को सुन रहा था। उन्होंने खड़े होते ही पहले माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का विरोध किया। उसके बाद जब उन्होंने बोलना शुरू किया तो यह भी कहना शुरू किया कि यह अच्छी बात है और वह भी अच्छी बात है, लेकिन राजनीतिक कारणों से हम इस रेल बजट का विरोध कर रहे हैं। इसका मतलब यह हुआ कि मीठी-मीठी गप और कड़वा-कड़वा थू। यह इस रेल बजट में पुनः हमारे विपक्षी सदस्यों द्वारा जो वक्तव्य दिए जा रहे हैं, वे रेल बजट प्रस्तुत होने के दिन भी हमें सुनने को मिले थे और आज भी मिल रहे हैं।

महोदय, पिछले तीन दशक के अंदर 676 से अधिक रेल परियोजनाओं की घोषणाएं हुईं। आखिर किसके कारण मात्र 317 ही पूरी हो पाई और 359 ऐसी परियोजनाएं हैं, जो अब तक पूरी नहीं हो पाई हैं। इस रेल बजट में पहली बार यह संकल्प देखने को मिला है, जब रेल मंत्री जी द्वारा यह कहा गया हो कि हम इन परियोजनाओं को जनहित को ध्यान में रखकर तात्कालिक दृष्टि से जो तत्काल उपयोगी हैं, पहले उन्हें पूरा करेंगे और राजनीति से ऊपर उठकर कार्य करेंगे। इसलिए कि हम केवल एक क्षेत्र विशेष को नहीं, बल्कि पूरे देश के विकास के बारे में, पूर्व से पश्चिम, उत्तर से दक्षिण, सोचेंगे। जिससे रेल को आने वाले समय में भारतीय अर्थव्यवस्था की माननीय प्रधान मंत्री जी द्वारा जो एक सपना देखा गया है, उसे साकार करने के लिए कैसे आगे बढ़ा सकें। इस दृष्टि से जो प्रावधान किए गए हैं, वे अत्यंत महत्वपूर्ण हैं।

महोदय, इस रेल बजट में जो मुख्य विशेषताएं हैं, उनमें महत्वपूर्ण कई पाइंट्स हैं। जिनमें बिना यात्रा किराए बढ़ाए रेलवे के आपरेटिंग रेश्यो को 88.5 प्रतिशत करना है। अब तक यह 93.6 प्रतिशत था। इसे 88.5 प्रतिशत तक लाने के लक्ष्य पर कार्य करना, 650 स्टेशंस पर नए शौचालयों का निर्माण, विभिन्न कोचों में 17,000 बायो टायलेट्स का निर्माण भी शामिल है। यानी अब तक रेलवे के पास मात्र 17500 के आस-पास बायो टायलेट्स बन पाए हैं और अकेले एक वर्ष में 17000 बायो टोयलेट्स बनाए जाने हैं। यह बात भी माननीय रेल मंत्री की दृढ़ इच्छा शक्ति को प्रदर्शित करता है। यात्रियों के लिए डिस्पोजल बेडरोल की ऑन लाइन बुकिंग, टोल फ्री हेल्प लाइन-138 और सिक्योरिटी के लिए हेल्प लाइन-182 का शुभारंभ करना और अनारक्षित यात्रियों के लिए ओपेरेशन फाइव

मिनिट भी इस रेल बजट में किया गया है। अब तक रेलवे स्टेशनों पर जब यात्री जाते थे, तो वहां उन्हें बहुत-सी समस्याओं का सामना करना पड़ता था। अब वहां हॉट बटन, कॉइन वैंडिंग मशीन और सिंगल डेस्टिनेशन टिलर के माध्यम से जो व्यवस्थाएं दी गई हैं, वे सभी स्वागत योग्य हैं। मोबाइल पर एस.एम.एस., पी.आर.एस. टिकट के लिए वैलिड पूफ अपट्रेवल की व्यवस्था, सभी ए-1 और ए और बी क्लास स्टेशनों पर वाई.फाई. की सुविधा, लिफ्ट एंड एक्सक्लेटर्स के लिए 120 करोड़ रुपए का आवंटन और नौ रेल कोरीडोर में गाड़ियों की गति को 110 से बढ़ा कर 160 किलोमीटर प्रति घंटा और 130 से 200 किलोमीटर प्रति घंटा करना भी रेल बजट में है। अक्सर रेलवे की दुर्घटनाएं अनमैंड रेलवे फाटकों की वजह से होती हैं। ऐसे जो फाटक हैं, मुझे लगता है कि पूर्वोत्तर रेलवे में इनकी बहुत संख्या है, अभी तीन दिन पहले गोरखपुर में एक अनमैंड रेलवे क्रासिंग पर दुर्घटना पुनः हुई। उसमें पहली बार यह संकल्प देखने को मिला कि 970 आर.ओ.बी. और आर.यू.बी. का निर्माण किया जाएगा और जिसमें 3438 समपार फाटकों को हटाना है। अब तक सालाना डेढ़ सौ समपार फाटक हटाने का कार्य मात्र हो पाया था। पहली बार देखने को मिला कि इतनी बड़ी संख्या में, जिसके कारण रेलवे में सबसे ज्यादा दुर्घटनाएं अनमैंड फाटकों की वजह से होती थीं, उन्हें रोकने का इस रेल बजट में प्रयास किया गया है। सौ डेमू ट्रेनों को सी.एन.जी. और डीजल से चलाने की योजना, यात्रियों की संख्या में बढ़ोतरी करना भी प्रमुख लक्ष्य है। यानी अब तक 2.1 करोड़ यात्री प्रतिदिन यात्रा करते हैं, इसकी क्षमता को तीन करोड़ तक बढ़ाने का लक्ष्य रखा गया है। प्रतिवर्ष एक बिलियन टन माल की लोडिंग बढ़ाकर 1.5 बिलियन टन करना, ट्रैक स्ट्रैंथ को 1.15 लाख किलोमीटर से बढ़ा कर 1.38 लाख किलोमीटर करना। बहुभाषीय ई-टिकटिंग पोर्टल बनाने की योजना भी है। अब तक केवल अंग्रेजी में ही यह सब मिलता था। अब खड़गे साहब को कन्नड़ में भी टिकट मिलने प्रारम्भ हो जाएंगे या बहुभाषीय टिकटें मिलनी शुरू हो जाएंगी। गांव के लोगों को, क्षेत्रीय लोगों को इसकी सुविधा प्राप्त होगी।

महिला सुरक्षा के लिए निर्भया फंड से धनराशि का आवंटन की व्यवस्था की गई है। 108 ट्रेनों में प्रायोगिक तौर पर ई-केटरिंग की सुविधा। स्टेशनों पर वॉटर वेंडिंग मशीन लगाने की व्यवस्था। स्टेशनों पर हम जाते थे, तो शुद्ध पेयजल नहीं मिल पाता था। महंगा पानी पीना पड़ता था। पहली बार ऐसा हुआ है कि हर यात्री को सुविधाजनक ढंग से शुद्ध पेयजल उपलब्ध हो सके और अपनी इच्छानुसार भोजन भी वे प्राप्त कर सकें, यह सुविधाएं भी इस रेल बजट में की गई हैं। ट्रेनों के आवागमन और प्रस्थान की सूचना देने के लिए एस.एम.एस. अलर्ट की सुविधा दी गई है। पहले ऐसा होता था कि ट्रेनों के चलने की कोई सूचना नहीं मिल पाती थी। अब प्रस्थान और आवागमन, दोनों की सूचनाएं प्राप्त होंगी। अत्यंत महत्वपूर्ण लक्ष्य है कि 800 किलोमीटर का आमान परिवर्तन का लक्ष्य रखा गया है। इसके अतिरिक्त 77 परियोजनाओं के दोहरीकरण, तीहरीकरण, चौहरीकरण का लक्ष्य के साथ-साथ 6608 किलोमीटर के विद्युतीकरण के लिए 96182 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है। इससे पहले मात्र 462 किलोमीटर विद्युतीकरण का कार्य ही पूर्ण हो पाया था। एक बड़े लक्ष्य के साथ, दीर्घकालीन और दूरदर्शिता के साथ माननीय रेल मंत्री द्वारा रेल बजट प्रस्तुत किया गया है। भारतीय रेल में भ्रष्टाचार भी एक प्रमुख कारण था। अनुमान है कि लगभग 10 हजार से 12 हजार करोड़ रुपए भारतीय रेल में भ्रष्टाचार की भेंट चढ़ता था। भारतीय रेल के कार्यों में पारदर्शिता आए। हमें मालूम है कि यू.पी.ए. सरकार के समय कैसे रेल मंत्री और रेल मंत्री से जुड़े कुछ लोग कैसे उस भ्रष्टाचार की चपेट में आए थे जिसमें रेलवे बोर्ड के कई अधिकारियों की संलिप्तता थी। उस समय पूरे देश के अंदर रेल मंत्रालय की कार्यप्रणाली पर प्रश्नचिह्न लगा दिए थे। यह पहली बार हुआ है जब रेल मंत्री जी ने पूरे अधिकार रेल बोर्ड से हटाकर महाप्रबंधकों को दिये हैं और एक जवाबदेही तय की है कि वे रेलवे के उन उच्चतम मानकों को पूरा करते हुए भारतीय रेल को भ्रष्टाचार से मुक्त करने, निविदाएं आमंत्रित करने और उस जोन के अंदर जिन कार्यों का निस्तारण होना है, उनकी पूरी जवाबदेही तय की है, जो उनके अंदर देखने को मिली है।

महोदय, भारतीय रेल हमारी अर्थव्यवस्था की मेरूदंड है, इसके इंफ्रास्ट्रक्चर में वृद्धि और विकास अत्यंत आवश्यक है और ये प्रावधान माननीय रेल मंत्री के द्वारा प्रस्तुत बजट में दिखाये गये हैं। इसलिए मेरा मानना है कि यह बजट विकासोन्मुख है, पारम्परिक तरीकों से हटकर रेलवे के कारगर ढंग से कायाकल्प करने की दृष्टि से एक दूरदृष्टि सोच के साथ प्रस्तुत किया गया बजट है। पूर्ववर्ती एनडीए सरकार ने 16 हजार करोड़ रुपये का संरक्षा फंड बनाया था। उस समय जो रेलवे के असैट्स थे, जो पुराने रेलवे ट्रैक्स थे, उन्हें बदलने की व्यवस्था उसके माध्यम से हुई थी और रेलवे की पूरी व्यवस्था को उस समय सुरक्षित और संरक्षित करने में उस फंड ने बड़ी भूमिका का निर्वाह किया था। आज 40 हजार करोड़ रुपये का संरक्षा निधि बनाने की आवश्यकता है। मुझे लगता है कि यह आज की बहुत बड़ी आवश्यकता है और इस कार्य को प्राथमिकता पर लेने की आवश्यकता है। मुझे विश्वास है कि माननीय रेल मंत्री जिस दृढ़ विश्वास के साथ कार्य कर रहे हैं, यह संरक्षा निधि जुटाना उनके लिए कोई कठिन कार्य नहीं है।

महोदय, मेल और एक्सप्रैस गाड़ियों के साधारण श्रेणी के डिब्बों की बढ़ोतरी से जो सामान्य यात्री हैं, उन्हें अत्यंत सुविधा होगी। मैं जानता हूं कि उससे लोगों को कितनी परेशानी होती है। इससे न केवल सामान्य यात्रियों को इसका लाभ होगा, अपितु रेलवे का राजस्व भी बढ़ेगा। इसके अलावा रेल बजट में अन्य तमाम प्रावधान किये गये हैं, शताब्दी ट्रेनों के परिचालन को बढ़ाने के साथ ही यात्री सुविधाओं से युक्त ट्रेन सैट संचालन की व्यवस्था करना। मेरा मानना है कि एक हजार किलोमीटर से 1500 किलोमीटर की दूरी तक चलने वाली ट्रेन में यदि हम दिल्ली से मुम्बई जाना चाहते हैं या दिल्ली से कोलकाता जाना चाहते हैं तो केवल एक नाइट का ट्रैवल होगा, हम एक रात में मंजिल तक पहुंच सकते हैं। उसमें तीन से चार घंटे की बचत भी आसानी से होगी। पांच सौ से सात सौ किलोमीटर की यात्रा को और भी आसानी के साथ और सुरक्षित तरीके से उसी ट्रैक में किया जा सकता है। पहली बार एक नई सोच के साथ ट्रेन सैट की व्यवस्था माननीय मंत्री जी के द्वारा प्रस्तुत की गई है।

महोदय, वर्ष 2032 तक वर्तमान माल भाड़े को 33 प्रतिशत से बढ़ाकर 50 प्रतिशत करने का लक्ष्य रखा गया है। यह अत्यंत महत्वपूर्ण है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से यह कहना चाहूंगा कि अब तक भारतीय रेल काफी आगे बढ़ी है। उत्तराखंड तक रेल गई है, इसके अलावा कर्णप्रयाग तक रेलवे को पहुंचाने की व्यवस्था हो रही है। रेलवे हिमाचल जा रही है, जम्मू-कश्मीर और कटरा तक ट्रेन जा रही है। जो श्रद्धालु वैष्णो देवी की यात्रा करना चाहते हैं, ऐसे लाखों श्रद्धालुओं को यह अत्यंत सुविधाजनक होगी। इस संकल्प को आगे बढ़ाने के साथ रेलवे आगे बढ़ रही है। पहले पूर्वोत्तर के राज्य इससे अछूते होते थे। अरूणाचल प्रदेश, मेघालय को टच करने और आने वाले समय में मणिपुर और अन्य राज्यों को इसके साथ जोड़ने की व्यवस्था, दक्षिण असम को इसके साथ जोड़ने के साथ आपने जो संकल्प किया है, मेरा आपसे विनम्र अनुरोध होगा कि इनके साथ-साथ नेपाल, बांग्लादेश, म्यांमार, भूटान और आसपास के देशों को जोड़ने की व्यवस्था भी करें। माननीय प्रधान मंत्री जी ने सार्क कंट्रीज और पड़ोस के देशों के साथ बेहतर राजनीतिक और कूटनीतिक संबंधों को मजबूती प्रदान करने की पहल की है, उस दृष्टि से यह अत्यंत महत्वपूर्ण होगा।

इसके अलावा इसमें अन्य महत्वपूर्ण प्रावधान भी हैं। पहली बार आटो रिक्शा और टैक्सी चालकों के बारे में किसी रेल मंत्री ने सोचा है। कोंकण रेलवे की तर्ज पर पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए उनके प्रशिक्षण की व्यवस्था। सेना, अर्द्ध सैनिक बल और पुलिस के जवान अब तक जिस वारंट से यात्रा करते थे, उसे हटाकर रक्षा प्रणाली, उनकी रक्षा सेवाओं के लिए अतिरिक्त रिजर्वेशन की व्यवस्था, एक नया सिस्टम उन्हें देने की व्यवस्था, ये सभी स्वागत योग्य कदम हैं। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करना चाहूंगा कि हम पूर्वोत्तर रेलवे गोरखपुर से संबंधित हैं। यह जोनल मुख्यालय है। यद्यपि जोनल मुख्यालय की दृष्टि से आपने इस रेल बजट में काफी कुछ देने का प्रस्ताव किया है, जिसमें पूर्व की तुलना में 548 करोड़ की दृष्टि से जो न्यू लाईन मेज कंवर्जन, डब्लिंग, इलैक्ट्रिफिकेशन के लिए पूर्व वर्षों में हमें 548 करोड़ रूपये मिले थे, इस बार 1624 करोड़ रूपये आपने प्रदान किए है, मैं इसके लिए आपको हृदय से धन्यवाद दूंगा। इसके अलावा पूर्वोत्तर रेलवे को जो टोटल बजट इससे पूर्व प्राप्त हुआ था, उसमें 979 करोड़ रूपये की तुलना में 2101 करोड़ रूपये पूर्वोत्तर रेलवे को दिए गए हैं, मैं माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि पूर्वोत्तर रेलवे एक मात्र जोनल मुख्यालय है, जहां से कोई शताब्दी या राजधानी ट्रेन अब तक नहीं चलती है, मेरा आपसे अनुरोध होगा कि उस जोनल मुख्यालय को इससे जोड़ने की व्यवस्था की जाए। वहां पर लोको कारखाना या लोकोशेड के लिए जगह आरक्षित है। उसके लिए उसका प्रावधान करने की व्यवस्था करने की आवश्यकता है। कोलकाता के लिए, क्योंकि प्रो सौगत राय हमेशा डिस्टर्ब करते हैं तो उनके यहां हम भी जा सकें, उसके लिए हमें एक ट्रेन वहां देने की व्यवस्था करें। प्रयागराज के लिए एक इंटरसिटी की व्यवस्था करने की कृपा करें। ...(व्यवधान)

महोदय, मैं अंत में केवल एक अनुरोध करना चाहूंगा कि इस बार के बजट में बस्ती से बांसी, कपिलवस्तु, जो हमारे माननीय सांसद जगदंबिका पाल जी का एक ड्रीम प्रोजेक्ट है, उसके लिए कुछ धन की व्यवस्था की गई है, इसको पूरा करने, आनंदनगर से महाराजगंज, घुघली को जोड़ने की व्यवस्था और साथ-साथ सैंजनवा से बांसगांव होते हुए, दोहरीघाट, यह न्यू लाईन का सर्वे हुआ था, इसके लिए भी धन आबंटन की व्यवस्था हो, नेपाल से जुड़ते हुए, हमारा एक फेज जाता है, वह एक पॉइंट है। ...(व्यवधान)

HON. DEPUTY SPEAKER: There are 40 Members to speak from your Party. You have taken more than half-an-hour. Please sit down.

YOGI ADITYANATH : Sir, I will take only a minute. गोरखपुर से नौतनवां, आनंदनगर-नौतनवां, नौगोड़, बड़नी, तुलसीपुर, बलरामपुर, गोंडा, इस लाईन को जोड़ने के लिए, आमान परिवर्तन का कार्य इसमें आधा हो चुका है, उसके लिए धन का आवंटन हुआ है, यहां पर एक स्पेशल पैसेंजर ट्रेन देने और उसके लिए दिल्ली और देश के अन्य महानगरों से उसको जोड़ने की व्यवस्था करेंगे। मैं एक बार पुनः माननीय रेल मंत्री को एक विज़नरी बजट इस सदन में प्रस्तुत करने के लिए हृदय से धन्यवाद देता हूँ और बजट का समर्थन करता हूँ। मैं माननीय विपक्षी सांसदों से अनुरोध करना चाहूंगा कि रेल बजट का जो मूल है, वह इस रूप में देखा जा सकता है जहां त्याग माधुर्य पूर्ण, जहां भोग निष्काम, समरस का हो जहां, भारत को करो प्रणाम।

HON. DEPUTY SPEAKER: Please take your seat.

SHRI P. KUMAR (TIRUCHIRAPPALLI): Respected Deputy Speaker, Sir, on behalf of my Party AIADMK, I rise to participate in the discussion on the Union Railway Budget 2015-16.

As we all know, the Indian Railways is the largest railway network under a single management in the world. It covers nearly 65,808 Km. route with an operating fleet of 2,42,723 wagons. During last year, on an average 21,598 trains were run daily with nearly 23 million passengers traveling daily.

The Railway Minister projected gross Budgetary support of Rs.40,000 crore for the Annual Plan. There is an increase in the total Plan outlay to the extent of 52 per cent over the Revised Estimates for 2014-15 which is nearly Rs.1,00,000 crore. The Railways is also likely to get nearly Rs.1650 crore as Railways share of diesel cess from the Central Road Fund.

With this Plan outlay, the Budget estimates 16.7 per cent growth in passenger earnings at Rs.50,175 crore. The freight traffic is projected at all-time high of 85 million tones. The earning from goods is proposed at Rs.1,21,500 crore. The Railway Minister has also promised Rs.8.5 lakh crore investment in the Railways in the next five years.

Against this background, hon. Railway Minister plans to achieve a substantial improvement in the operating ratio of the Railways.

While there is no increase in passenger fare, at the same time the freight rate of urea, cement, coal, kerosene, cooking gas, iron and steel has been increased. This, it is feared, will have a cascading effect and will push up other costs. I would request the hon. Minister to look into this. On passenger safety, safety of women passengers, neatness in the Railways and environmental sustainability are getting priority. Passenger amenities are also being improved by harnessing information and communication technology.

There are many announcements in this Budget like SMS alerts to passengers, bringing another 200 more stations under the Adarsh Station Scheme, Wi-Fi connectivity to 400 stations, etc. We must translate this into action.

The Railway Minister, in his Budget, mentioned that he would purchase cheap power to run the Railways. In this regard, hon. Puratchi Thalaivi Amma sounded a word of caution that this purchase of cheaper power should not be at the cost of State power utilities, which are already reeling under severe financial crunch. So, I would request the hon. Minister to consult the State Governments and the State power utilities before taking a final decision in this matter.

Taking note of the commencement of the work on the Diamond Quadrilateral High Speed Rail Network, hon. Puratchi Thalaivi Amma made a request that the routes to Chennai should be given high priority.

The new infrastructure financing mechanism proposed by the Union Railway Minister is very similar to the Tamil Nadu Infrastructure Fund Management Company. This is an initiative launched by hon. Puratchi Thalaivi Amma and this is the first-time effort made by any State Government in the country. Here, hon. Puratchi Thalaivi Amma expressed the hope that the Railways would provide enough funds through this mechanism for projects in Tamil Nadu, which have been held up for want of funds.

Coming to the pending projects in Tamil Nadu, there are several projects which were announced earlier. They are pending due to insufficient fund allocation. Our leader Puratchi Thalaivi Amma had mentioned about these 10 very important railway projects in the Memorandum submitted to the hon. Prime Minister in June last year. These projects are:

1. Complete doubling for Chennai-Kanyakumari line
2. Sriperumbadur-Guindy freight line
3. High speed passenger rail link-Chennai-Madurai-Kanyakumari
4. Chennai-Thoothukudi freight corridor
5. High speed passenger rail link-Madurai-Coimbatore
6. High speed passenger rail link-Chennai-Coimbatore
7. Chennai-Bengaluru high speed rail link
8. Chennai-Bengaluru freight corridor
9. Avadi-Guduvancheri Rail link
10. Avadi-Thiruvallur-Ennore port link

In these ten projects, the doubling project of Chennai-Kanyakumari is of vital importance. In this year's Budget, for Villupuram-Dindigul line which is of 273 kilometres with electrification, the amount allocated is Rs.220 crore, whereas the sanctioned cost is nearly Rs.1300 crore. Only if this doubling project is completed, the entire southern region of the State would be developed.

Moreover, for Thanjavur-Ponmalai doubling project of 47 kilometres the amount allocated in this Budget is Rs.72 crore, whereas the sanctioned cost is Rs.450 crore. With this sort of funding, we do not know when they will be completed. I would request the Railway Minister to allocate more funds for these projects.

Similarly, there are 23 Railway projects that were announced in the previous Railway budgets but work has not yet started. The following are new line projects:

1. Thanjavur-Pudukkottai via Gandarvakkottai
2. Morppur-Dharmapuri
3. Chidambaram to Attur via Ariyalur
4. Jolarpettai to Hosur via Krishnakri
5. Myladuthurai-Thirukadaiyur-Tharangambadi-Thirunallar-Karaikal
6. Ramanathapuram-Kanyakumari via Thothukudi-Thiruchendur
7. Karaikudi-Thoothukudi vai Ramanathapuram
8. Karaikal to Sirkali
9. Salem Karaikal via Perambalur Ariyalur
10. Thanjavur to Ariyalur
11. Madurai Karaikudi via Melur
12. Dindugul Kumuli via Bodi and Theni
13. New line for Villivakkam and Katpadi Sections

DOUBLING PROJECT:

1 Thiruvananthapuram to Kanyakumari

2 Jlarpettai Kadpadi Arakkonam

3 Bodinayakkanur to Kottayam

4 Renigunta to Arakkonam

5 Irugur-Podanur

6 Thiruvananthapuram to Kanyakumari via Nagercoil

7 Madurai-Kanyakumari via Tirunelveli including Nagercoil Junction Terminal facilities

8 New BG line between Chennai and Sriperumbudur via Saidepettai

9 5th and 6th line on Chennai to Villivakkam

10 3rd and 4th lines from Attipattu Gummidipoondi

Mr. Deputy-Speaker, Sir, I once again request the hon. Railway Minister to allocate sufficient funds for these projects and complete them early. The pending railway projects, specifically the Chennai –Thoothukudi Freight Corridor; Chennai – Madurai – Kanyakumari High Speed Passenger Link and the Coimbatore – Madurai High Speed Passenger Link may be implemented through Special Purpose Vehicle.

In the memorandum submitted to the hon. Prime Minister, hon. Puratchi Thalaivi Amma requested that the Chennai Mass Rapid Transit System and the Chennai Metro Rail be integrated because this would make these public transport systems very effective. I would like to request the hon. Railway Minister to make an announcement in this regard in his reply.

Mr. Deputy-Speaker, I would now come to some of the demands pertaining to my constituency, Tiruchirapalli. The Golden Rock Workshop falls in my constituency and it has nearly 1000 acres of vacant land. This vacant land could be very effectively used to set up a new Integral Coach Factory at Golden Rock. This will enable Railways to set up a manufacturing unit which will again provide job opportunities to several thousands of people which is one of the major aims of this Government.

In the Budget of 2012-13, the then hon. Railway Minister made an announcement for a new survey for a new line between Thanjavur and Pudukkottai *via* Gandarvakkottai. But no action has been taken on this even after two years. I would like to request the hon. Railway Minister that new train services may be started between Trichy and Bengaluru or between Trichy and Mysore. There is a need for another train between Pudukkottai-Chennai *via* Trichy in addition to the present Pallavan Express. I would like to request the hon. Minister to consider running a Duranto type express train between Trichy and Chennai. There is a need to have an express train between Trichy and Kanyakumari *via* Madurai – Tirunelveli – Nagercoil. There is also a need to have a day train between Trichy and Tirupati.

Mr. Deputy-Speaker, Sir, I would now like to refer to the stoppages of a few trains. I would like to request the Minister that train no. 22627/22628 Intercity Express between Trichy – Tirunelveli may be allowed to stop at Manapparai, one part falls in my constituency and the other part of Manapparai falls in the constituency of the hon. Deputy-Speaker. The hon. Minister may give priority to this. Train no. 16107/16108 Mangalore Express and other express trains may be allowed to stop at Jeeyapuram and Pettavathalai stations. All the trains passing through Keeranur may be stopped at Keeranur and similarly, all the express trains passing through Sri Rangam, where there is a famous Hindu temple, may be allowed to stop at Sri Rangam. There is a long-pending demand for stoppage of all trains passing through Tirisoolam railway station on the suburban railway network

which is the alighting station for Chennai Airport. I would like to request the hon. Railway Minister to accede to this request.

Sir, the Railway Minister, in his Budget, announced 200 more *Adarsh* stations. I would like to remind the hon. Minister that in the previous Budget Sri Rangam and Pudukkottai were selected to be made as *Adarsh* stations. But no action has been taken so far. I would like to request the hon. Minister to allocate sufficient funds to upgrade them as *Adarsh* stations. There is an urgent need for early completion of the Villupuram – Dindigul doubling project by allocating more funds.

The hon. Railway Minister in his Budget has laid much emphasis on constructing RUBs and ROBs and eliminating manned/unmanned level crossings. In this connection, there is a demand for construction of ROBs in the following places which are to be completed on war footing.

At Sri Rangam town, from the side of the Boys Higher Secondary School to Singaperumal Koil side in LC 244, there is a need for ROB. In Trichy city, near Maris theatre, ROB No. 17 is in a highly dilapidated condition. So, this may be dismantled and a new ROB may be constructed. In Pudukkottai town, between Rasavayall and Thiruvappur, there is a need for ROB. At LC No. 249, East Bouleward Road to Devadanam, there is a need for ROB. LC old no. 1136, the construction work of ROB is getting delayed due to non-transfer of railway land. Finally, there is a need to have Railway Reservation Counter at Trichy Airport for the benefit of international tourists. There is a post office located in the Old Terminal Building of Airport which can be utilised to set up a Railway Reservation Counter.

14.00 hrs

Finally, I would like to quote what the world renowned Tamil Saint, Tiruvalluvar said:

> *"Solludhal Yarkkum Eliya Ariyavam*
> *Solliya Vannam Seyal."*

It means that it is very easy to make promises but very difficult to keep up those promises.

It is well known that there are many promises made as regards new projects that are pending for long and are becoming difficult to fulfil. So, I request the hon. Minister to fulfil the promises made so far for the benefit of the people of Tamil Nadu and India.

DR. KAKOLI GHOSH DASTIDAR (BARASAT): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I thank you very much for allowing me to speak on this very important discussion.

हमारे प्रभु जी यहां हैं। हमने प्रभु जी से मांग की और दिशा दिखाने की प्रार्थना की, लेकिन मुझे लगता है कि प्रभु जी ने उनकी कुछ भी नहीं सुनी, प्रभु जी ने देश की भी नहीं सुनी और प्रभु जी ने हमारी भी नहीं सुनी। इन प्रभु जी ने न गरीब की सुनी, न प्रभु जी ने उद्योगपति की सुनी, न प्रभु जी ने घरवाली की सुनी, न प्रभु जी ने किसान की सुनी, न प्रभु जी ने मजदूर की सुनी। यह बजट, जो उन्होंने पेश किया, इससे लगता है कि उन प्रभु जी ने इन प्रभु जी की कुछ भी बात नहीं सुनी और इन प्रभु जी ने हमारी कुछ नहीं सुनी। क्योंकि, जो बजट उन्होंने पेश किया है, हमें लगता है कि यह बजट नहीं है, यह बजट की एक छाया है। लगता है कि यह शैडो बजट है, लगता है कि यह एक ऐसा डाक्यूमेंट है, जिससे देश की जनता को धोखा देने की कोशिश है, इसमें कोई भी दिशा नहीं है कि ये क्या करना चाहते हैं, क्योंकि, Budget means a yearly quantitative expression of plans towards assets and liabilities, expenses and revenues, with a clear road map for the future growth of the industry concerned but it is really surprising to note that the Union Railway Budget of this year does not have these features. It appears to be completely anti-people, aimless and visionless.

I would, with all humility, request hon. Minister to go through Vision 2020 document presented by Kumari Mamata Banerjee, the then Railway Minister when she presented her Budget in 2009. Many projects started during that time have been totally neglected. I do not know whether it is some kind of a political vendetta. I do not know why these works have been stopped.

I just want to point out a small thing. Out of 48 sanctioned projects for RuB and RoB in West Bengal of Eastern India, only five projects have received a petty amount. I do not know whether that amount is enough even to buy bricks for the projects. So, I would request the hon. Minister to show little concern for the people of West Bengal and the country. He has said in his Budget speech that passenger fares have not been raised.

I would like to draw the kind attention of yourself Sir and this House that the first thing that the Government did after coming to power and being elected by the people was to take an anti-people step of raising the passenger fares with a promise to lower it every time the fuel prices were lowered. After that, many times, international market prices showed a dip in fuel prices but till date, we have not received any information regarding lowering of passenger fares in the country which is cheating the people of the country.

This time, the freight rate has been raised. In this Budget, the passenger fare having been raised previously by 14.2 per cent, freight rate has also been raised by 6.5 per cent. We know that there is a competition between roadways and railways for freight. Why cannot the Railway Minister improve facilities for the railways so that the market, being shared by the rail and the road, is taken up by the rail mode? Why cannot low bottom wagons be designed so that the trucks can straightaway drive into the wagons, be carried to its destination and then drive away whether they are loaded with coal or other coal elements? The present Budget that has been presented to the country is going to affect the coal industry.

Because when there is an increase in the freight rates, the core industries like cement, urea will be affected and the price of almost all commodities is going to increase. This is going to hit badly the common man as well as the industry. So, the growth is going to be restricted. They have been promising that they are going to initiate growth. But if the core industry is hit, then how can growth take place? How can infrastructure be built well? Yesterday a draconian law, an anti-people one, was passed in this House. That was supposed to be helping infrastructure. But if the freight rate increases, the core industry is going to be hit. So, how will infrastructure development take place? I cannot understand this with my little brain. So, I would request the hon. Minister to take this into account.

In the same breath I would like to point out that from 2009 to 2011, there has been an increase in the freight traffic, carried by the Railways, by up to nearly 35 per cent when hon. Chief Minister of West Bengal, Kumari Mamata Banerjee, was the Minister of Railways. But freight traffic has shown a dip during the last fiscal. So, they should pay more attention if nation-building is one important point that they are looking at. This will put a burden on the common man because it will increase the prices of daily-use commodities. It will hit the kitchen right away.

In the Budget it is said that everything will be done under partnership with private players. Our country does not support so much of private activity. It appears that you are going to sell away everything to the private hands without proper discussion in the House or without taking into account the interests of the people. It is very alarming for the national interest.

Our Party, the All India Trinamool Congress, is always committed to the poorest of the poor, to the last man in the last village. We are thinking about that person. At the moment, from the way this Government is functioning, it appears to quote Rabindranath Tagore, "*Boniker mandando dekha dilo raj dando rupey*", that is the rulers are trying to act like commercial people. I do not think it is the right attitude.

I would also like to bring to your notice that this Rail Budget appears to be a document like an expansion proposition of an IT company. We are for advancement. We are for getting used to sending SMSs, doing e-mail, wi-fi, etc. That is true. But at the same time, this particular document looks like an IT document of the IT sector. It has nothing that we expect from a Rail Budget.

It has nothing for the 13,33,966 railway employees. I want to point out that when hon. Mamata Banerjee was the Minister of Railways, she had announced that the families of railway workers would get certain benefits, which included the educational facilities. There would be seats reserved for them in medical and engineering colleges. She would have more hospitals dedicated to them. She also had dedicated a number of seats at concessional rates for the media people. There were facilities also for the cancer patients. Railways is not only a means of transportation but also the lifeline of the country. It has a social obligation which is totally missing in this Budget.

I would like to bring to the notice of this House the plight of poor people. Imagine a poor woman farmer picks up certain vegetables, carries them on her head, and tries to go to the nearest market to sell them. Imagine the plight of a little child going to school, catching hold of the mother, for an examination. Or imagine a youth taking his blind father to a hospital. *En route* the Ticket Checker comes and asks them for the ticket. They are poor and they do not have the ticket. So, they are disembarked from the train. They are asked to get down because they do not have the ticket. So, what did Ms. Mamata Banerjee do? She started the Izzat ticket by which a person could travel at the cost of Rs.25 for the whole month. That is not a ticket. That is the Izzat. That is the Izzat of the poor person. That is the Izzat of the poor farmer women. That is the Izzat of the sick, old, blind man. That Izzat ticket has been done away with. I am shocked that this country has to suffer at the hands of such decisions taken by an elected Government. I am so sorry.

I would like to bring to the notice of the hon. Minister here that certain projects that were being undertaken for the State of West Bengal for the poor people which included the Dedicated Freight Corridor remain to be completed. We think that the present Government has no intention to develop not only West Bengal but also the other eight sister-States in the Eastern part of the country. Each of these eight States like Assam, Arunachal Pradesh, Meghalaya, is suffering from poor developmental facilities, poor infrastructure. I do not know how many hon. Members are sitting here from Assam. If you are thinking of the poor, I would like to draw their attention that there are tea pickers in the Durlovchera Chiragi region in Barak Valley who cannot sell their produce because the rail track does not go up to Chiragi. There are so many poor farmers in the country who would have benefited by the Kisan Vision Document of Ms. Mamata Banerjee, by the cold storage that she was planning to do, by the air-conditioned carriage system in the railway that she was planning to do. But none of it is mentioned in the documents that we have received now.

I went page after page of the lecture of the hon. Minister. With a very heavy heart, I say that I could not find a single thing for the State of West Bengal. During her tenure, Ms. Mamata Banerjee had made a 17th Zone which was the Metro Zone. Metro is a fast travelling transit system for the urban people, not for the so well to do. They go to office, school, hospital and everywhere. In the State of West Bengal we have the Dum Dum to the Airport Sector; we have the Noapara to Barasat sector, Baranagar to Barrackpore sector, we have the Airport to New Garia via Rajarhat sector, Joka-BBD Bagh sector. But none of this has got any sanction.

I would like to draw your kind attention to the fact that out of the Rs.2,08,1000 crore required for the Barasat sector, Rs.140 has been allotted. It appears to be a joke to me. There are certain smaller rural sectors. Not-so-well-to-do poor people in the urban and rural sector travel only in these suburban trains, in the rural rains. Out of that, not even one train was announced. Like my learned friends, they were saying just now, not even a single train has been announced. It is shocking. Today, if I go to buy a ticket to go to Kolkata tomorrow, my wait list will be above 30 or 40 or 50. That means, there is a demand for trains. That means, I have to wait. Before me, 29 people are there to get confirmation and then I will get it. What is the harm in adding a coach to it? I do not understand it. You can use this coach for advertising to earn money but add on coaches can be used for people who are travelling at a low cost. But none of it is here. It appears to be a joke. That the Kharagpur workshop has been given one rupee whereas Rs.10,000 crore is still remaining! Why this missed the eyes of the hon. Minister?

In the light of the above, I would draw his attention to the safety and security aspect also. Safety and security needs premier attention. In this country, out of the total number of 30,348 level crossings, the number of manned level crossing is 18,785 and the unmanned level crossings are 11,563. Out of the accidents that take place, the consequential train accidents related to deaths and accidents, the highest sharing is by unmanned level crossing. The highest sharing is by unmanned level-crossing, which is 43.22. Death due to consequential type of accidents is the highest due to unmanned level-crossing, which is 38.03. These 11,000 unmanned level-crossings should be manned immediately; and all the RoBs built. As far as RoBs go, as I was pointing out that in the document, it says that only five have been sanctioned for West Bengal. This again appears to be a joke when it comes to the life of people living in West Bengal, which is also very important. I have two level-crossings – No.27 and No.28 – in my constituency at Ashok Nagar and Habra. I have been running from pillar to post for the last two years, after hon. Kumari Mamata Banerjee left the Ministry of Railways. She had started the survey there. Nobody is even bothered. Every day people are dying at these level-crossings. Some concern should be shown towards all these level-crossings, RoBs and RuBs. We would definitely request that these projects not only for West Bengal, for eastern States, but also for the whole country. Whole country is looking up at you for their railway projects, and with definite stretch on the neglected projects of West Bengal. I would end on the note of request to please look into this and sanction them. Thank you, Sir.

SHRI KALIKESH N. SINGH DEO (BOLANGIR): I rise today to speak on the Rail Budget. The condition of the Railways is not unknown. It is a well known fact that Railways had been bleeding not for the last one or two years or five or ten years, but for decades. The condition has become such that the Indian Railways is on the brink of collapse. There is not enough money to modernize; there is not enough money to expand capacity. The Indian Railways makes a loss, which was at 10 paise per passenger in 2000; and now, it is about 20 or 25 paise per passenger. The fact that the passenger freight is subsidized is not in itself a bad thing because you need to cater to the poor and downtrodden of this country. Railways carry almost two crore people on a daily basis. This is their primary source of transport.

In this condition, the new Railway Minister came on board. Mr. Prabhu is a man who has had some bold far reaching reforms in the electricity sector. When he came on board, I was very hopeful. He would undertake the bold reforms that was required to ensure that Railways come on board, come on the path to recovery; and remain with us in the decades to come to serve the people of our great nation. On that front, he has shown some courage. The fact that he has spent his attention and his resources to the much needed augmentation of capacity and infrastructure at the cost of populace measures such as providing new trains, providing new trains, announcing new projects in a condition where it is well known that the existing projects would take next five or seven years to be completed. I thank, for that. I must congratulate him. It is a bold step; a much required, a much necessary step, which he has shown the courage to do. However – and there is always a however – according to his own Budget Estimates, he has to invest over Rs.1 lakh crore in just bringing the Railways up to a decent safety standard.

The Railways need over Rs. 8 Â½ lakh crore to complete the existing projects that they have on hand and this is for the next five years. In his Budget Speech, while the hon. Minister has detailed out his intention of expenditure, of the new idea of creating SPVs, bringing FDI, and trying to garner surplus revenues from other railway corporations to pump into infrastructure, he has not managed to detail out as to how he will generate the income or the revenue to undertake these expenditures.

Sir, it is very good to talk about FDI, it is very good to talk about PPP, but to actually implement it in a sector like Railways, which serves a social objective, which has, within its very ecosystem, a monopolistic nature of inefficiencies and a sector, which always succumbs to political pressure, it is extremely difficult to bring all these new-found methods of financing in. I will give you an example. The Railways have had a very successful project of a Port to a Company Linkage Project. I think there is something on this line in Mundra Port in Gujarat where they have done very well. Primarily there are only two facets to the entire project. The company which has built the project uses only its wagons on that project and therefore they pay a revenue share to the Railways. I understand that that company has now doubled the capacity by having one wagon on top of the other. Therefore, by using the same infrastructure, it is generating more revenues and giving more revenues to the Railways.

However, when you have other infrastructure projects which are not dedicated, which are complicated in nature in terms of financial engineering, you will find that the Railways invariably collapses on its PPP mode. I will give you an example. There was a time when one of the Canadian multinational company offered to set up a locomotive factory here on a PPP basis. It has been 10-12 years, but nothing has happened because the clear demarcation of finances coming in for that project is open to market pressures. Railways will not give an order of 100 locomotives to begin with, they will try them out as they should and, in that case, the company does not come in. I believe that until the financial revenues and costs are clearly demarcated and the PPP partner is assured of a fair return, you will not be able to generate enough interest in these SPVs. For that, I think, the idea in a State like Odisha to have Coal India, which is a coal bearing company, the Government of Odisha and the Indian Railways to partner on certain lines which would be coal bearing lines, could be useful. However, I must warn the hon. Minister, through you, that he must be prepared to see inordinate delays in these new structures coming in which would badly affect his planned expenditure for the next five years and for that he needs to take precautionary measures.

Sir, the hon. Minister very well knows what is needed to be done to generate and augment revenues. He gets a budgetary support from the Finance Ministry. There are some internal revenue generations of the Railways. He has talked about FDI and PPP, he has talked about leveraging additional resources from other railway corporations, but what he has not talked about is the unutilised land of the Indian Railways which are prime properties in almost all cities. Why should he not use that to generate revenues? I will give you a personal example. My grandfather had given 850 acres of land to the Indian Railways in a town called Kantabanji. It was given for the building of locomotives, repairs of locomotives and overhauls of locomotives. An agreement was signed with the Railways that this land would be utilised for railway production. Of course, locomotive engines are no longer there. That factory has moved away. But it has been almost 30 years; that land has been lying vacant there. It is slowly getting encroached. I had suggested to the then Railway Minister Kumari Mamata Banerjee that when she was talking about building a locomotive factory or for any other purpose that the Railways need to use, use that land. It is an expensive land; it is in the middle of the city. Or, give it back to the Government of Odisha. We will find use for it if you are not interested in it. But, neither do you use it, nor do you give it back. These are prime examples of the wastage and the inefficiencies the Indian Railways have inbuilt. All these assets which could be leveraged to generate revenues, to improve the infrastructure will slowly wither away, will slowly die away because of neglect of the Indian Railways.

HON. DEPUTY SPEAKER: Let them at least construct a compound wall and protect it, to avoid any encroachment.

SHRI KALIKESH N. SINGH DEO : I am glad, Sir, you also have a grievance against them.

HON. DEPUTY SPEAKER: No, it is a common thing we are seeing. As the Minister knows very well, these are valuable lands. Therefore they have to be protected.

SHRI KALIKESH N. SINGH DEO : Sir, they are just keeping the land which is worth crores of rupees. This is one place in a small town like Kantabanji. Can you imagine what lands they would have in all the metro cities, in all the State Capitals, in all the industrial sectors? The amount of money they could generate would be tremendous. I am afraid that the Minister has not made a mention of this.

SHRI SURESH PRABHU: You are absolutely right. If you notice, in this Budget that is why we have said, we will now put responsibility on individual

officers and digitize the accounts. You are absolutely right.

SHRI KALIKESH N. SINGH DEO : I am glad, Sir, that the hon. Minister has taken this suggestion seriously. I am very happy that he has talked about fixing the responsibility on specific officers.

The hon. Minister in his speech made a mention of 'Prabhu' and 'Prabhu'. I think, he is mistaken there. Neither will that 'Prabhu' be able to help, now will this 'Prabhu' be able to help because the simple reason is the 'Prabhu' lies in the Railway Board. Railway Board is such a unique institution where they are policy makers, where they are regulators and where they are implementers. As a result of this, the policy which comes out is not up to the mark because that will take into account what regulation they feel they can manage and what projects they can implement. The regulation they have, the oversight on safety, the appropriate tariff regulatory environment or any other thing which should be on an oversight basis, which should done by third party people, because they are doing it in-house, they will be more than generous on mistakes made either on policy or then on implementation.

किसी ने मुझे बताया था कि किसान का सबसे बड़ा खाद्य उसके पैर होते हैं। वह जितना काम करता है, जितना चलता है, जितनी मेहनत करता है, जितना परिश्रम करता है उतना ही ज्यादा उत्पादन होता है। Similarly, your food soldiers are not the Railway Board; they are your DRMs and GMs. Fix your responsibility there. Give them the power. Give them the decision making power. Separate regulation from policy and implementation. Then only you will have an institution which works; otherwise you will find that the entire Railway institution will only tend to protect their own mistakes and protect the lack of implementation, the tardy implementation which has happened for the last 60 years.

This is a political statement which has been made by all the Railway Ministers, I remember, from Lalu Prasad Yadav *ji* up till now. This is what I can remember; I am sure it existed before that also. I was, maybe, 24 or 25 years old at that time. Increasingly you have increased freight rates to compensate for the loss on passenger side. As a result of it, where in 1947 you had almost 80 per cent of freight traffic; right now you have about 30 per cent. Not only are you killing your golden goose, but you are unable to even cater to the amount of profits that you have, the amount of business that you have.

Now, again, I am saying that the decision to not increase passenger rates despite a six time increase in diesel and petrol, is a political decision. Why should the Indian Railways suffer for that? The Government of India -- like it subsidizes oil companies whenever they go into loss – should also subsidize the Indian Railways up to the tune of Rs. 30,000 crore, the loss they have every year. Why should the Government of India be trying to gain populism at the cost of the Indian Railways, at the cost of the future of the Indian Railways? Instead the Indian Railways gives a dividend to the Government of India of Rs 7,000 crore. It is an old legacy of the British Raj. Obviously, we have driven the British away but we cannot drive their thoughts away. I hope, the Government in this case, with a new Minister and with a very dynamic Finance Minister, makes an effort to take out these anomalies, which exist in the Indian Railways.

Sir, there are many technological advances, which are required. The Indian Railways is one of the largest Railways in the world. However in 60 years of functioning, post Independence, it has not been able to develop a single propriety technology. That is because we are in the habit of buying – and I said this in my last speech also – off-the-shelf products, which makes sense in other countries which sometimes have technologies, which are not completely suited to our requirements but we cannot develop a technology. We talk about fog vision; we talk about development of coaches, the design of coaches; we talk about automatic signalling system. Why should the Indian Railways not have this in-house? Why can they not contract and buy the technology and develop and build here along with the Make in India system? Why should they have to have a global tender to buy the product itself and not just the know-how and build here? Is it not what the Prime Minister wants and make in India? Or, does he want the Railways to be the largest importer in the world of any Railways, which exists?

Sir, in that context, I would like to bring to the attention of the hon. Minister that while some steps have been taken to improve customer interface. He has talked about more vending machines; he has talked about, I think, mobile apps for tickets. If he has not talked about it, he should not talking about it. But let us look at China. It is a very simple and similar experience as the Indian Railways. They are far, far ahead of us in the last 20 years. They do not allow people without tickets on the platform. It saves losses on ticket-less travelling; it saves accidents; it saves pick-pocketing; it saves a lot of nuisance and crowding, which happens on platforms. They have automatic doors on all trains and sometimes on coaches in stations as a result of which no accidents happen. People cannot be thrown out in the middle of the night either by a TT or by *goondas* or by dacoits or by the police. It does not matter who you blame. The person loses his limb; the person loses his life. These are simple things.

Even today, Sir, in other places when trains cross stations, there is an automatic signalling system; where the signal drops, where the train is informed, where the station knows that the train has crossed. It is all automatic. But even today, here, we have a person behind the train waving a red *jhanda* or a green *jhanda*. This is something, which we should be ashamed of; and, this Indian Railways spends 37 per cent of its revenues on salaries. Can you imagine the savings you would have, if you can automate it, if you can use technology to make yourself more efficient, to make your system more efficient and keep resources with yourself?

In the last few years, the Indian Railways have been rightly saying that they will remove all level manned and unmanned crossings because at every crossing there is a risk of life, there is a slowing down of trains; and it causes damage; it causes congestion. Very ambitious targets have been undertaken by the Indian Railways in the past.

Sir, even last year, the target for Railway Over Bridge and Railway Under Bridge was about 400 or a little over 400. But how much has been implemented? It is less than a 100, it may be 80 or 85. You can set yourself targets. But if you do not implement it, it serves no purpose.

Similarly, last year also, the hon. Railway Minister at that time, had laid down a Budget Operating Ratio of 87 per cent. It is now at 90 per cent this year. Now, the hon. Minister has attempted to lay a Budget Operating Ratio at 88 per cent. I would be surprised if he meets it next year, as a result of which, last year, the revenue surplus was reduced by 46 per cent. This year, again it will be hit and again it will have an impact on his projects and he will not be able to undertake the projects.

Sir, there are few things which I would like to bring to his attention which I think are important. In terms of Odisha's demands and requirements, we are extremely happy and I will say this in Odiya with your indulgence, I have also asked for a translator.

*Sir, let me speak in oriya about my area. The Khurda-Bolangir Railway line is pending for a long time. The allocation of Rs. 190 crore is inadequate and the area is absolutely backward and thoroughly Mao infested.

We are happy that he has given such a large devolution of funds to this particular project. It is a project after my own heart, it is a project after the heart of my party which has given 50 per cent of the land for this project and given money to complete the project. My request to the hon. Minister would be to start the project in both sides. By starting it in one side only and not spending money, you are not being able to spend even 30 or 40 per cent of the Budget and similarly for all the projects. Where you can start from both the ends, you will be able to have better execution. These are small changes which he can bring. It is not a major overhaul that is required to do this.

Sir, the Railway Department uses manual laying of tracks which covers half a kilometre a day. Now, they have engaged two external outsourced machines to do automatic laying of tracks which is faster, double the speed and therefore, cheaper and has better geometry. Therefore, the trains can travel better on that. Such a huge outlay is there for laying the tracks. Why should not the Railway Department buy the machines? They should have a small new Railway Division which does that. Let a Railway Division compete with the people so that the people do not get together and cartel the price. These are small things which should not be coming to the notice of the Minister. However, we are forced to bring to his notice because there is no other souding window.

Lastly, I would like to state that we have some demands for new trains. The Chief Minister has written to the Railway Minister to start some new trains. I hope the Minister will consider it especially a Rajdhani to Bhubaneswar from New Delhi through Sambalpur and what is being extremely disappointing to the State of Odisha is the token amount of Rs. 1000 which he has given to the wagon factory. I hope he will take it up in a most speedy manner. Thank you very much.

HON. DEPUTY SPEAKER: I want to make an announcement to hon. Members. We have a very lengthy list. Therefore, the Members who are interested to lay their Speeches, they can lay their speeches. All Members cannot be accommodated within a stipulated time.

DR. SHRIKANT EKNATH SHINDE (KALYAN): Thank you hon. Deputy Speaker, I stand here to welcome the Budget presented by hon. Suresh Prabhuji. This is not just a Railway Budget but a vision document for Indian Railways to grow and astonish the world with achievements.

Firstly a big thank you to hon. Suresh Prabhuji for approving the much needed Kalwa-Airoli link to facilitate direct trains to Vashi from Kalyan and *vice-versa*. This will help lakhs of commuters who travel daily from mainline suburbs to Navi Mumbai.

A second big thank you is in order for hon. Railway Minister, as he confirmed that a new terminus will be created at Thakurli near Kalyan. This will really decongest the traffic of suburban network.

माननीय रेलमंत्री जी ने फिर एक बार सकारात्मक वित्तीय अनुशासन क्षमता का प्रमाण दिया है। उन्होंने ऊपर से अच्छे लगने वाले लेकिन सामान्य रेल उपभोक्ताओं की जेब काटने वाले प्रस्तावों की बजाय एक दार्शनिक तरीके से केन्द्रीय शासन की पारदर्शी इच्छाओं को प्रदर्शित करते हुए स्वयंपूर्णता, शक्ति तथा सुरक्षा को अत्यधिक प्रामाणिकता प्रदान की है। इसका चौथा आयाम प्रधानमंत्री जी द्वारा शुरू किया गया स्वच्छ भारत अभियान है, जिसका प्रतिबिम्ब रेल बजट में उभरकर सामने आया है। स्वच्छ रेल, स्वच्छ भारत का जो नारा माननीय रेलमंत्री जी ने दिया है, उसकी कई वर्षों से बेहद जरूरत थी। मैं समझता हूं कि यात्रियों की यात्रा सुखद बनाने में रेलवे का यह प्रयास अहम भूमिका निभाएगा। इस सिलसिले में, स्वच्छता हेतु एक नए विभाग का निर्माण हो, 650 स्थानकों पर शौचालयों का निर्माण हो। यह कदम भारतीय रेल को स्वच्छ रखने में और यात्रियों को अच्छा अनुभव देने के लिए अच्छा साबित होगा। रेलवे यूनिवर्सिटी की स्थापना करने की जो घोषणा माननीय रेलमंत्री जी ने की है, उसका मैं तहेदिल से स्वागत करता हूं। रेलवे का जो ग्रोथ-मैप माननीय मंत्री जी ने देश के सामने रखा है, उसे देखते हुए आने वाले दिनों में हमें रेलवे सेवा में विशेष रूप से प्रशिक्षित कर्मचारियों की जरूरत बड़े पैमाने पर महसूस होगी, रेलवे यूनिवर्सिटी इस जरूरत को पूरा करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाएगी। इस तरह के जो प्रावधान मंत्री जी ने इस बजट में किए हैं, मैं समझता हूं यही इसकी खासियत है। आम तौर पर रेल बजट अच्छा है या खराब, इसका निर्णय इस आधार पर किया जाता है कि कितनी गाड़ियां शुरू की गयीं, रेल भाड़े में बढ़ोतरी हुई या नहीं, लेकिन मेरा मानना है कि ये मुद्दे काफी गौण हैं। किसी भी रेलमंत्री के लिए काफी आसान रास्ता होता है, लेकिन माननीय मंत्री जी ने कठिन रास्ता चुनकर अपने निग्रह का परिचय दिया है, जो काबिले-तारीफ है। इस मौके पर मैं अपने कुछ सुझाव इस सदन और मंत्री जी के सामने रखना चाहता हूं। रेलमंत्री जी ने अपने बजट में टिकट आरक्षण की मौजूदा 60 दिनों की अवधि को बढ़ाकर 120 दिन करने की घोषणा की है, इसकी वजह से रेलवे को बिना ब्याज 60 दिनों तक कुछ पूंजी इस्तेमाल करने का मौका मिलेगा। इससे यात्रियों को भी कुछ परिमाण में लाभ होगा, लेकिन आज जरूरत है कि हम यात्रियों को आरक्षण मिलने का भरोसा दे पाएं। इसीलिए आरक्षण की सुविधा वाली कुछ ट्रेन्स चुनिंदा स्थानकों के बीच शुरू करनी चाहिए। इन ट्रेन्स पर आरक्षण की सुविधा 120 दिन पहले नहीं शुरू होगी। मेरा विश्वास है कि देश में लाखों ऐसे यात्री होंगे, जो कभी न कभी आपातकालीन स्थिति में यात्रा करना होता है, जैसे किसी की मौत होने पर, तबादला होने पर या किसी का रिश्तेदार बीमार होने पर यात्रा करनी पड़ती है, ऐसे में 60 दिन या 120 दिन पूर्व आरक्षण कराकर यात्रा करना मुश्किल होता है। चूंकि आरक्षण नहीं है, इसलिए आपातकालीन स्थिति में यात्रा करना भी संभव नहीं होता है। मैं मानता हूं कि ऐसे यात्रियों के लिए तत्काल की सुविधा मुहैया कराई गयी है, लेकिन वह पर्याप्त नहीं है और तत्काल का कोटा बढ़ाने पर भी मर्यादा है। इसलिए कुछ चुनिंदा हाई डेनसिटी कोरिडोर्स पर ऐसे तीन से पांच दिन पूर्व आरक्षण की सुविधा वाली ट्रेन आरंभ करनी चाहिए। इन ट्रेनों का भाड़ा सामान्य भाड़े से ज्यादा रखा जा सकता है और वह जायज भी होगा क्योंकि हम यात्रियों को आरक्षण की गारंटी दे रहे हैं। मुझे यकीन है कि यात्री ऐसी ट्रेनों का खुले दिल से स्वागत करेंगे।

The emphasis on the safety is also a welcome step with much needed boost to advanced technology such as Train Protection Warning System and Collision Avoidance System. The hon. Railway Minister has also stated his intention to seriously examine the recommendations of the Kakodkar Committee. This was the need of the hour as the issue of passenger safety has reached the epic proportion.

I also thank the Minister on the steps taken on women safety. I also thank him for making provision for a whopping 970 RoBs and RuBs. This would reduce more than 3000 unmanned crossings and thereby reducing a number of accidents. This just goes to show that the hon. Railway Minister is extremely serious about the passenger safety.

I also wish to thank him on behalf of lakhs of Mumbaikars for making a provision of Rs.120 crore for lifts and escalators on the Mumbai suburban stations. This would bring a much needed relief to lakhs of commuters. But, hon. Railway Minister, I am very disappointing to see the longstanding demand of Kalyan-Ahmednagar Railway being sidelined once again.

Even while the budget provision was made in the earlier budget while welcoming the announcement of Chiplun-Kalyan route connecting Konkan and

Western Maharashtra, I fail to understand the reason behind ignoring the Kalyan-Ahmednagar link which has similar justifications and benefits.

रेलवे प्रशासन के विकेन्द्रीकरण की जहां तक बात है, रेल मंत्री जी ने इस संदर्भ में जो कदम उठाए हैं, मैं उनका स्वागत करता हूं, क्योंकि बरसों से यह मांग थी। अगर जोनल रेलवे को कुछ भी खरीदना हो, यहां तक कि अगर पिन भी खरीदनी होती है, तो रेलवे बोर्ड का दरवाजा खटखटाना पड़ता था। यात्री सुविधाओं के कई प्रस्ताव इस वजह से बरसों पेंडिंग रहते थे। लेकिन रेल मंत्री जी ने रेल मंत्रालय का कार्यभार सम्भालते ही इस काम की नींव रख दी है। मुझे उम्मीद है कि इससे प्रशासन गतिमान होगा।

मैं रेल मंत्री जी का ध्यान एक महत्वपूर्ण बात पर आकर्षित करना चाहता हूं कि तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के रेलकर्मी जो हैं, वे मुख्यतः ट्रैकमैन और गैंगमैन हैं। वे रेलवे का सबसे महत्वपूर्ण अंग है, क्योंकि उन पर लाखों लोगों की सुरक्षा की जिम्मेदारी होती है। रेल मंत्री जी को उन लोगों की सुरक्षा के बारे में गम्भीरता से विचार करना चाहिए, जो अभी तक नहीं किया गया है। एक साल में 100 गैंगमैन की जान ट्रेंस से कटकर होती है। मैं रेल मंत्री जी से प्रार्थना करता हूं कि जो गैंगमैन लाखों लोगों की सुरक्षा के लिए जिम्मेदारी है, उनकी सुरक्षा कि जिम्मेदारी पूर्ण गम्भीरता से रेल प्रशासन ले।

एक और महत्वपूर्ण बात मैं अपने क्षेत्र दीवा लोकल की कहना चाहता हूं। रेल मंत्री जी खुद मेरे निर्वाचन क्षेत्र में आए थे। उन्होंने आश्वासन दिया है कि दीवा लोकल का प्रोजेक्ट जो कई सालों से लम्बित है, उसे जल्द से जल्द शुरू किया जाएगा।

अंत में मैं इतना ही कहना चाहता हूं कि प्रभु जी कृपा हमेशा ही मुम्बई और सबअर्बन पर हो, जिससे मुम्बई और सबअर्बन रेल की समस्या जल्द से जल्द दूर हो। With these words I fully support the Railway Budget. Thank you.

* **SHRI P.K. BIJU :** My first and foremost concern is that, the way, Railway Minister presented the Railway Budget 2015-16, was highly unconstitutional, undemocratic and unethical and questions the very sanctity of budget speeches. The budget speech was vogue and shrouded with secrecy by concealing facts such as hike in freight rate and devoid of any concrete strategy for the shallow promises made. The 2014-15 railway budget by former railway minister Shri Sadananda Gowda had already set a precedence that the present budget is following. In 2014-15, the blatant steep hike in the passenger and freight fares to the tune of 14.2% and 6.2% respectively announced before the presentation of the railway budget exposed the brazen undemocratic as well as anti-people modus operandi of the BJP Government. Besides that, railway minister does not mention the revenue receipt and expenditure in his speech, which is cardinal to lukewarm attitude to the serious job he had at hand. In totality, the railway budget 2015 is devoid of its social responsibility and marks a twist from the overall logic of a state's duties to its citizens. Rather, it reflects and reinforces the neo-liberal paradigm which works for and promotes market logic in governance.

After flagging off the first train Meghalaya with the rest of the country on 29-11-2014, Prime Minister Shri Narendra Modiji said " Privatise the railway stations and modernize them". But the railway budget 2015 has gone far ahead of privatization of not only the railway stations but also the entire railway system in our country. "Minimum government and maximum governance" is an attractive slogan but in effect, the railway budget 2015 proved that minimum government spells minimum government intervention in the social sector and maximum governance is for the private capital. It declares its dependence on so called public private partnership (PPP), private investment including FDI for funding its infrastructural and capacity augmentation projects. It has already been proposed to upgrade 10 existing good sheds of Indian Railways and develop 30 small multimodal logistic parks on PPP model. Private investment is also proposed to facilitate the rapid development of a network of Private Freight Terminals (PFT). The establishment of private terminal would further deteriorate the revenue income of railways and its very existence as a public sector in a big way.

Under the guise of cooperative federalism, the government is steping back from its responsibility and placing it on the state government is another precedence created by the railway budget 2015. This will negatively affect the spending capacity of the state governments in social sectors. A portion of the funds from MPLAD is also directed to spend for the railway development. Then, it is intriguing that what is the role and responsibility of government in this country? Further, despite a proven failure, the Modi government also preferred to stick on PPP, FDI and outsourcing path in various segments on railway operation and services. It is a fact that many of the PPP projects are falling short on its targets. This means, either the expansion work will suffer or the private investor's lobby will extract burden on the common people. Precisely, that had been the past experience of all PPP projects in sea-ports, airports, roads etc. during the UPA;s tenure which increased the burden on the consumers and the people in a big way.

It is also a very serious concern that the hike in freight rate from 2% to 10% was not included in the budget speech of railway minister. Concealing such important and declaring soaps such as seats for the pregnant women and elderly, mobile phone charging facility in general compartments, operation five minutes for issuing unreserved tickets, hot buttons, coin vending machines, single destination teller, concessional e-tickets for differently abled travelers, developing a multi-lingual e-portal, crediting of refunds through banks, unreserved tickets on smart phones, are nothing but an eyewash to dupe the parliamentarians and the general public. It is also worth noting that the technological upgradation does not involve huge financial burden. More important issues are new trains, new railway lines, freight charge, etc. The increase in freight charge will have cascading effects on agriculture production. For example, the freight movement charge of urea by 10% will cost dearer for agricultural production The remote consumer states such as Kerala will have to bear the maximum brunt of increase in freight charge for grains and pulses for 10 percent. Besides that the hike in freight charge for cement and iron or steel, oils, coal, bitumen and coal tar etc. will further weakens the infrastructure development. The decision to increase the freight charge will fail to attract the freight movement by road and ultimately incur losses for the railway. It will further

aggravate inflation and a travesty of the presidential address which vehemently speak tall for an inclusive economy. Again, there is not declaration on new trains, railway lines and project. The vagueness and concealment of facts and smoke screening it with declaration of popular amenities deprive the right parliamentarians to raise opposition in the Lok Sabha. It evidently reflects the totalitarian and authoritarian attitude of Shri Narendra Modi government and it is antithetical to the democratic ethos of our consritution and tradition.

Regarding corruption, the budget speech has no clear strategies or actions except the hollow promise that : 'We will explore all possible solutions to address this menace'. Another misconception is linking rail fare with the fuel price. The Indian railway is under the Ministry of Railways which is a functional arm of the government. The government instead of making the diesel used in the railway exempted from tax, adding it from time to time. Even though there is no hike in the passenger fares, why there is not a step to reduce the fare matching the slash down to crude oil price in the international market?

While talking tall on security and safety, the railway budget speech is silent on the shortage of human resources. Around 2 lakh vacancies, majority of which are related to management and maintenance of safety standards in railway operation is remained unfilled with Indian railway. The aggressive privatization and FDI, the job security pension and other benefits that used to attract the educated youth in India is going to be at stake. Instead of focusing on these issues, it speaks about superficial things such as special training module on soft skills for frontline staff and training in yoga. The rail budget speech also speaks about security of women passengers using Nirbhaya Fund effecting the weakening and reach of the mission to achieve its social goals.

Allocation of a total of 6581 crore for the construction of 917 Railway Over Bridges and Under Bridges to replace 3438 railway crossings is a welcome step. But, states like Kerala needs more attention and its demands are repeatedly undermined by the railway budgets. Kerala is going to bear the maximum brunt in cooking gas, fuel price, infrastructure development etc. due to the swelling freight charges. Land has been acquired for a coach factory and the foundation stone was laid before two years at Kanjikkod in Palakkad district, Kerala. While the construction of coach factory in Palakkad is estimated as Rupees 540 crore, a meager amount of Rupees 10 lakh is only allocated for it. The state government is asked to find out Rupees 144 crore within one year through PPP. That construe the message that the Modi government is least interested in this project. Only Rupees 5 crore was allocated for the ongoing Sabari railway project while the total project cost was estimated as Rupees 1560 crore. A new train service connecting Rameswaram-Guruvayoor will be beneficial for thousands of pilgrims as well as economically viable for the railway. Starting of new service between Trivandrum-Mumbai, Trivandrum-Guwahati, Trivandrum-Bangalore and Trivandrum-Chennai, new Rajadhani Express to Delhi are also in the list of long pending demands of Kerala. There is no proportionate increase in allocation compared to the national average for the overall allocation including doubling of railway lines. The long pending demand for a railway medical college and a bottling plant in Trivandrum, wagon factory at Cherthala in Alappuzha district are also neglected in the Budget speech 2015.

For the development of my constituency in Alathur, I am requesting to include the Enkekkadu Railway over bridge in Ottupara-Vazhani road (Thiruvanantapuram Division), Mullorkkara Over Bridge (Thiruvananthapuram Division), Pottore Over Bridge (Thiruvananthapuram Division), Akamala Over Bridge, near Wadakkanchery (Thiruvananthapuram Division), and Kollengode-Oottara Over Bridge (Palakkad Division), halt station at Karioppode, subway at Peruvambu, Palakkad. (Palakkad Division), new road connecting LC 26 and ROB 65 near Muthalamada Station (Palakkad Division) and also allot sufficient fund to the speedy completion of gauge conversion works between Pollachi-Kollangodu-Palakkadu. I would be highly obliged to you to consider our long pending demand for the new railway line between Thrissur-Kollangodu for the development of my constituency Alathur.

I conclude my speech with the hope that the railway budget 2015 will consider the demands of Kerala and the demands from my constituency.

***श्री कपिल मोरेश्वर पाटील (भिवंडी):** मैं माननीय रेल मंत्री जी को भी हृदय से धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने रेल बजट 2015-16 ऐसा पेश किया है जो भारत के बेहतर भविष्य के लिए तैयार किया गया बजट है। महाराष्ट्र को इस बजट से बहुत कुछ मिला है, इसलिए इस बजट का मैं स्वागत करता हूँ। रेल बजट देश के विकास की नई ऊँचाईयों पर ले जाएगा। साथ ही लोगों को बेहतर सुविधायें और सुरक्षा प्रदान कराने वाला होगा। पहली बार रेल बजट में समग्र भारत के विकास पर बल दिया गया है। इस रेल बजट में 21वी सदी की नींव दिखाई देती है। अगर आज़ादी के बाद रेलवे पर सही तरह से ध्यान दिया गया होता तो परिवहन के इस साधन के जरिये देश तरक्की के नये मुकाम पर खड़ा होता। रेल मंत्री जी ने यह बजट आम आदमी के लिए बनाया है। लंबे समय बाद देश को अनुभव होगा कि हमारी रेलवे वास्तव में भारतीय रेलवे है। रेलवे दिलों को जोड़ती है। रेलवे सांप्रदायिक सद्भाव को बढ़ाती है। रेलवे बिछड़ों को मिलाती है। हमारी तनावपूर्ण जिन्दगी में भाईचारे का भाव पैदा करती है इसलिए यदि रेलवे को हम लाईफ लाइन कहे तो अतिश्योक्ति नहीं होगी। माननीय मंत्री जी ने रेल यात्री किराया में कोई वृद्धि नहीं की और रेल बजट में उच्च निवेश के लिए संसाधन जुटाने पर जोर देने की बात कहीं गई है जो विशेष स्वागत के योग्य है।

बजट प्रस्तावों में आगामी पांच वर्षों में भारतीय रेलवे के कायाकल्प के लिए चार लक्ष्य निर्धारित किये गये हैं। ग्राहकों के अनुभव में स्थाई और मापन योग्य सुधार लाना, रेलवे की यात्रा को सुरक्षित साधन बनाना, भारतीय रेलवे की क्षमता में पर्याप्त विस्तार करना और उसकी अवसंरचनाओं की आधुनिक दृष्टि से निर्भर बनाना। इन लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए पूरी व्यवस्था इस रेल बजट में है। रेलवे में पहली बार किसान यात्रा योजना शुरू होगी, इससे किसानों को खेती के गुर सीखने के लिए आने-जाने में आसानी होगी। कार्गो सेंटर बनेंगे जहां फल, सब्जी का भंडारण होगा। कर्मचारियों

की प्रतिभा को और निखारने के लिए प्रशिक्षण की व्यवस्था की जाएगी। महिला डिब्बों में निगरानी के लिए सी.सी.टी.वी. लगेंगे, सुरक्षा के लिए निर्भया कोष इस्तेमाल होगा। बीच की सीट महिलाओं के लिए आरक्षित होगी। इससे बड़ी बात यह है कि हमारे प्रधानमंत्री जी के स्वच्छ भारत अभियान, डिजीटल इंडिया, मेक इन इंडिया, स्किल इंडिया अभियानों को इस रेल बजट में जगह मिली है, जिससे भारत के बहुमुखी विकास में मदद मिलेगी। यह भविष्य पर नज़र रखने वाला और पैसंजरों को ध्यान में रखकर तैयार किया गया बजट है। इसमें साफ विज़न है और इसे हासिल करने के लिए सुनिश्चित प्लान है। इसमें कॉमन मैन पर फोकस है, स्पीड, सर्विस, स्केल सब चीज़ों का ख्याल रखा गया है।

मुंबई की लोकल ट्रेनों में बढ़ती भीड़ को नियंत्रित करने के लिए परियोजना पर काम करने की घोषणा स्वागतयोग्य है। हमें उम्मीद थी कि रेल मंत्री जी महाराष्ट्र से हैं तो वह मराठवाड़ा, विदर्भ, कोंकण के विकास हेतु कोई नई घोषणा करेंगे, परंतु वर्धा-नागपुर तीसरे चरण में काम की घोषणा जरूर हुई है। मुंबई की उपनगरीय ट्रेनों में महिला डिब्बों में सुरक्षा के मद्देज़र कैमरे लगाने और खासकर रेल के विद्युतीकरण का ध्यान रखा गया है। रेल का ज्यादा विद्युतीकरण होने से रेल के इंधन की बचत हो सकती है और रेल की गति भी बढ़ सकती है। वातानुकूलित लोकल ट्रेने शुरू करने की घोषणा कर माननीय रेल मंत्री जी ने महाराष्ट्र का दिल जीता है। खासकर कल्याण से वाशी जाने वाले यात्रियों को कल्याण से वाशी और वाशी से कल्याण जाने के लिए ट्रेन बदलनी पड़ती थी, इसलिए कई सालों से यात्रियों की मांग थी कि इस ट्रेक को जोड़ा जाए। मैंने सांसद बनने के बाद सम्मानीय रेल मंत्री जी को ख़त लिखकर यात्रियों की भावना उनके समक्ष रखकर वाशी-कल्याण ट्रेक जोड़कर असुविधा से छुटकारा दिलाने की मांग की थी, जिसे मंत्री जी ने स्वीकार कर इस बजट में कल्याण-वाशी ट्रेक को जोड़ने के लिए 600 करोड़ रूपये का प्रावधान किया है, उसके लिए विशेष धन्यवाद।

मेरे लोक सभा क्षेत्र में शहापुर (वाशिंद) आर.ओ.बी., भिवंडी (अंजुरफाटा) आर.ओ.बी., कल्याण (टिटवाला) आर.ओ.बी. जो सालों से जनता की मांग है, इसके ऊपर ध्यान देकर जल्द से जल्द इसके लिए बजट में प्रावधान करें। इसी तरह से, मेरे लोक सभा क्षेत्र भिवंडी में टैक्सटाईल और वेयरहाउसिंग का बड़ा कारोबार है और मुंबई से अगर भिवंडी के लिए लोकल ट्रेन चलाई जाए तो इस कारोबार को बढ़ावा मिलेगा। दिवा-वसई रेल का ट्रेक मौजूद है, इसी ट्रेक पर मुंबई से भिवंडी के लिए जल्द से जल्द लोकल ट्रेन शुरू करें तो बड़ी मेहरबानी होगी।

इस रेल बजट से यह पता चलता है कि यह भविष्योन्मुखी और यात्री केन्द्रित है, क्योंकि इसमें डिब्बों और गाड़ियों पर चर्चा करने के बजाय व्यापक रेलवे सुधार का खाका पेश किया गया है, जिसमें स्पष्ट दृष्टि और उससे हासिल करने की निश्चित योजना का मिश्रण है। अतः यह बजट भारतीय अर्थव्यवस्था का प्रमुख संचालक और भारत की प्रगति में प्रमुख भूमिका निभाने का एक स्पष्ट खाका पेश किया गया है। मैं इस बजट का पूरी तरह से समर्थन करता हूँ।

*__SHRI JAYADEV GALLA(GUNTUR)__ : At the outset, I take this opportunity to congratulate the hon. Railway Minister on assuming the charge of the largest infrastructure Ministry of the country and presenting his maiden Budget for 2015 -16 . I am confident with his intellectual acumen and deep knowledge of the sector, he will turnaround the Indian Railways and bring back its best Operating Ratio of 74.7% achieved in 1963-64. Of course, we could achieve 78.7% in 2006-07 and 75.9 percent in 2007-08. But, after that, we never reached to that level. I am confident that Shri Prabhu will achieve the 1963-64 figure of 74.7% with his innovative methods in collecting revenue and drive Railways on the growth trajectory of the country without, as announced by the hon. Prime Minister the other day, privatizing it.

Every Member of Parliament, being representative of his Constituency and State, submits various demands/requests before the hon. Minister as they are the dreams and aspirations of the people.

I am submitting hereunder some of the genuine and long-pending demands/requests from my constituency (Guntur) and Andhra Pradesh. I request you to kindly look into them sympathetically and announce them while replying to the debate.

Guntur-Tenali doubling and electrification project has been finalized and the work orders are issued to complete the project in 3 years, though promised earlier to take only 18 months to complete. However, the works are yet to be completed as per schedule. Completion of this project makes it possible to run some more long-distance trains to pass through New Guntur, the nearest station to the newly coming up Capital of Andhra Pradesh.

While taking up this project, Sangam Jagarlamudi station is to be provided with FOB/Subway which will help not only in connecting platforms but also the outer side of the station on both sides facilitating 400 students who are presently crossing the rails at the station to reach their school on the other side of the station. This needs to be taken up in view of the immediate necessity.

In this connection, 36 km route between Tenali-Repalle be recommended for doubling and electrification survey and sanctions. Otherwise, this will be the only small patch in this region left out without doubling and electrification.

O n Bibinagar-Guntur doubling and electrification project route, doubling and electrification is required between Pagidipalli-Nalgonda-Nadikudi-Nallapadu stations. This is a shorter route to reach Guntur-Mangalagiri-Vijayawada and the surrounding railway stations to the newly coming up capital of Andhra Pradesh from Secunderabad and beyond. This reduces the travelling time by one-and-half hours between SC-BZA via. Nadikudi-Guntur than via Khazipet and reduces the pressure on Grant trunk route between Khazipet-Vijayawada while enabling to have some more new trains towards Howrah and Chennai directions and beyond. The proposed Nadikudi-Kalahasthi route will generate more revenue for railways once Pagidipalli-Nallapadu doubling and electrification is completed as Nallapadu-Guntakal is already electrified. Hence, this project be included in this 2015-16 Budget.

Once Guntur-Guntakal electrification is completed, long distance trains can be run through Guntur towards South and western parts of India connecting to the new capital of Andhra Pradesh.

In view of Tulluru Mandal of Guntur district selected by government of Andhra Pradesh as part of new Capital area, Guntur Station has to be given as the "Station of State Capital" by providing necessary facilities. The long pending blue print to improve Guntur station is to be made a reality at the earliest. Development of western side of the station with another (No.8) platform at par with platform No.1 so as to receive all types of trains and to provide with all the facilities like waiting halls, restaurant and parking place. All platforms need to be connected with a new FOB provided with escalators wherever necessary for convenience of passengers. A foot over bridge is required at this station connecting eastern side (Govt. General Hospital Road) with west side (Ist lane Arundalpet) of station for public to crossover to other side. There is also a necessity to modernize the

present ROB connecting AC college to Prakasam Chowk (Arundalpet-Brodipet) side for convenient of passengers at Railway Station. The participation of Guntur Municipality, wherever required, be informed to them so that they will take up the necessary works. The symbolic four lions pillar on platform no. 4 be shifted to a prominent and convenient place on eastern side of the station giving facelift.

Presently new Guntur is being used as bypass station to Guntur providing passage of two by weekly long distance trains and two daily trains to Chennai from Vijaywada Shatabdi and from Kakinada Circar express trains. This station needs to be made coaching station by providing connectivity to Guntur station. Most of the important long-distance trains of grand truck route can be routed through new Guntur station. The present goods loading/unloading can be shifted to Nambur to create more space here for coaching purpose.

A pit line at Mallapadu station will of utmost use to originate some trains from Guntur to New Delhi, Howra, Mumbai and beyond these places.

Mangalagiri Station is situated between Guntur-Vijayawada and the nearest point to the newly coming up capital of Andhra Pradesh. The 1000 bedded super speciality hospital of A.P. is coming up at a distance of 3 km and some important offices like police academy are proposed to be established nearby. This station will have to be provided with all facilities and all express trains are to be provided with halts.

In spite of double line with electrification, the running time between Vijayawada-Guntur is taking about 100 to 120 minutes irrespective of whether it is a passenger or express train, while road transportation is taking around 40 minutes in spite of stopping at toll gate in between. This time should be reduced to enable to attract more number of passengers to utlize rail facility.

In spite of providing two crossing stations in between Guntur-Tenali, still trains take longer time in reaching destinations on either sides. In the absence of a crossing station between Tenali-Repalle it has become very inconvenient to run some more trains to Repalle from Tenali. Previously Vemuru was a crossing station and there used to be a train from Repalle to Vijayawada. It is not known why this crossing was discontinued at Vemuru. This has resulted in all trains connected with Repalle running very late and some services from Repalle are also withdrawn. Hence, long pending sanctioned work to lay the crossing line at Vemuru be provided with sufficient funds to complete at the earliest. Secondly, Repalle is one of the terminus points of Guntur Division, one pit line may also be sanctioned so that some passenger trains can be originated from this point. Repalle station is serving the passengers from Machilipatnam and areas of Krishna district also.

As Guntur-Mangalagiri-Vijayawada stations are more approachable to the proposed capital of A.P., new trains introduced will have to originate covering these three places. Hence, all trains introduced towards North and East be originated from Guntur station and all trains introduced towards South and West be originated from Vijayawada. For all these trains, halt at Mangalgiri be provided.

Guntur-Tirupathi-Guntur Intercity Express via. Tenali, Gudur may be introduced. A day train connecting Bapatla, Chirala, Ongole and Nellore will be useful to students and employees. Guntur-Chennai-Guntur Intercity Express via Tenali-Gudur is necessary to have a direct train in day time to reach Chennai. Guntur-New Delhi-Guntur Superfast Express via. Vijayawada-Khazipet needs to be run. Similarly, Vijayawada-Mysore-Vijayawada Express via Guntur-Gooty-Bangalore needs to be introduced. The increasing rush towards Bangalore demands this train. Reaching Bangalore in early hours will be of utmost use for the passengers. Further, Guntur to Guwahati superfast express; Kakinada to Jaipur superfast express; Tirupati to Katra/Jammu; Vijayawada-Done-Vijayawada....Intercity Express via Guntur-Nandyal will be useful for all the passengers reaching Vijayawada, Guntur junctions from various places and also provides an express in day time in this route to reach Srisailam.

Some of the passenger and express trains having Vijayawada as terminus may be extended to Guntur providing direct train facility. Mumbai-Secunderabad Devagiri Express to Guntur/Vijayawada via Nalgonda- adikudi provides a daily direct train connectivity to various pilgrimage and tourist places. Howra-Saiprasanthinilayam Express be extended to Bangalore.

Frequency of Kakinada-LTT may be increased from by-weekly todaily; Howra-Prasanthinilayam to Tri weekly; and Kakinada-Bhavanagar Express to Tri weekly.

Kindly provide halt to Train No.12709/12710 Gudur-Secunderabad-Gudur Express at NIDUBROLU; train no. 17209/17210 Bangalore-Kakinada-Bangalore at NIDUBROLU and Delta fast passenger train at Sangamjagarlamudi.

At NGO colony : Syamalangar-NGO Colony Road LC ; an RUB was sanctioned previously. There is a need to give financial approvals. This has to be completed at the earliest to meet the day by day increasing rush. Similarly, ROB to be sanctioned at LC on Old Guntur-Nandivelugu Road on Guntur-Tenali Railway line which is being doubled with electrification. Some of the LCs are being closed in Tenali-Guntur route. The farmers of the villages are finding it difficult to reach their agricultural lands. Hence, wherever it is possible the LCs may be converted as RUBs in this route.

Secunderabad-Guntur Intercity Train No.12705/12706 may be named as ANAVEMA Express . Passengers of Tenali, Guntur are not getting even standing space in general compartments of Janmabhoomi Express. Earlier, Nagarjuna Express between Tenali-Secunderabad was reaching at scheduled timings and passengers were getting accommodation also at all stations. Hence, Nagarjuna Express be revived.

Following amenities for passengers are required. An AC room for passengers be arranged at Tenali Railway station. CCTV cameras be installed at Railway Booking Counters and also on platforms at Tenali Railway station. The second entry/exit route to reduce rush of passengers at Tenali Railway Station may be reopened. Rest rooms for differently abled persons and also for senior citizens on all platforms be provided at Tenali Railway station.

SHRI M. MURLI MOHAN (RAJAHMUNDRY): Respected, Sir, at the outset, I express my sincere thanks for giving me an excellent opportunity to participate in the discussion on Railway Budget 2015-16.

The Railway Budget 2015-16 presented by Shri Suresh Prabhu is a progressive, visionary, environment and people friendly budget with well laid down action plan and a clear roadmap for the sustainable development of the rail infrastructure and revenue generation. He has given utmost priority to the safety and security of the people which is highly appreciated.

The Railway Minister without enhancing the passenger fares has launched safety measures aimed at making train travel easier, more comfortable and safer. Some of the proposals announced by him regarding SMS alerts for train timings, provision for Wi-Fi facility in 400 stations, user-friendly ladders for upper berths, 17,000 bio-toilets and installation of cameras for the safety of women travelers are highly laudably. I specially commend the Railway Minister for giving special thrust on senior citizens, women safety, pregnant women and differently-abled citizens.

Coming to my home State Andhra Pradesh, the people of Andhra Pradesh had a lot of expectations in this Railway Budget that Visakhapatnam will be declared as a separate railway zone as assured in the Andhra Pradesh Re-organisation Act. But such announcement was not made by the Railway Minister. We are very much disappointed on this issue. In this regard, Shri Chandra Babu Naidu *garu*, hon. Chief Minister and our TDP Party President along with our Party MPs met Shri Suresh Prabhu and requested him to provide maximum funds for completion of pending projects, introduction of new trains, passenger trains, creation of new separate railway zone at Visakhapatnam, including establishment of a Railway University in Andhra Pradesh at Vijayawada but none of the requests have found place in the Railway Budget, which really pains me a lot.

I would earnestly request the Railway Minister to provide maximum funds for the completion of all pending railway projects and accord sanction for creation of a new railway zone at Visakhapatnam without any further delay.

I am happy to note that the Central Government have come forward to set up four Railway Universities in all the four corners of our country. In this regard, I would earnestly request the Railway Minister to set up one such Railway University near Vijayawada, one of the biggest railway junctions in India.

In the previous Railway Budget, there was made an announcement by the then Railway Minister about the AP Express to be made operational from Vijayawada to New Delhi. I would urge upon the Minister that instead of Vijayawada, the proposed AP Express should be introduced from Visakhapatnam so that it would cover all the coastal district of Andhra Pradesh. In fact, there has been heavy passenger traffic on this route as large number of civilians, defence personnel, students, IT professionals, business people and common people commute from Visakhapatnam to New Delhi. Similarly, another train from Tirupati to New Delhi *via* Cuddapah and Vijayawada may also be introduced so that it will also cover the entire Rayalaseema region.

Sir, I would like to put forth other request for the welfare of public from the coastal districts of Visakhapatnam, Srikaklam, Vizianagaram and East and West Godavari districts for introduction of Rajdhani Express from Vijayawada to New Delhi *via* Rajahmundry, Visakhapatnam, Rayagada, Raipur and Nagar. In fact, all important places have connectivity of Rajdhani Express except Visakhapatnam. I am sure that if Rajdhani Express is introduced from Vijayawada to New Delhi *via* Visakhapatnam and Nagpur, it would not only benefit the coastal districts of Andhra Pradesh, but would also immensely benefit the States of Odisha and Chhattisgarh. I hope, Shri Suresh Prabhuji will accept this request on priority basis.

In this year's Railway Budget, the Railway Minister has stated that for the safety of our women passengers, surveillance cameras will be provided on a pilot basis in selected mainline coaches and ladies' coaches. While I welcome this decision, I would earnestly request the Railway Minister to recruit women RPF personnel for deployment in the women's compartments.

In this year's Railway Budget, there was an announcement about replacing all coaches with LBH-design coaches. I would urge upon the hon. Minister to replace all the existing coaches with LBH-design coaches in letter and spirit. In the present Railway Budget, the Railway Minister has also given utmost priority to self-employment by promoting Self Help Groups for products made by women and youth. This is a highly commendable step. He has also stated that such a programme has already started in Konkan Railway. I would urge upon the Railway Minister to extend such a programme in the South Central Railway, particularly at Rajahmundry and other places of Andhra Pradesh and Telangana so that it will encourage women and unemployed youth as a large number of products are made by Self Help Groups in these two States.

I would like to put forth two or three suggestions now. First, since the hon. Railway Minister has proposed to augment number of coaches to 26 from 24 in trains, I would humbly request him to add two extra coaches also to trains like Godavari Express, Prasanti Express, Falknama Express and Duranto Express, East Coast Express etc. that run through or from Visakhapatnam to Hyderabad carrying heavy passenger outflow. It will not only lessen the traffic but would also benefit the common man.

Second, I understand that there are some concessions available to the persons suffering from cancer, heart disease and TB, who are required to visit other places and hospitals for their medical treatment and surgery. I would earnestly appeal to him to give 100 per cent concession to the said patients, including one companion, irrespective of any class.

Third, there is a need to recruit and post doctors on-board trains that run long distances in order to provide emergency medical treatment to travelling sick passengers.

Another important matter that I would like to bring to the notice of Shri Suresh Prabhuji is that Pushkaram falls after every 12 years whereas the Mahapushkaram (Mahakumbamela) falls after every 144 years and the ensuing Mahakumbamela falls in the month of July, 2015 for the Godavari River.

As Rajahmundry will be the main centre of attraction during the Pushkarams, lakhs of devotees from all over the country are likely to arrive at Rajahmundry railway station to have a dip in the River Godavari and visit the nearby temples of Godavari for a holy darshan. At present, the Rajahmundry Railway Station has only three platforms with limited width, and only one Foot Over Bridge (FOB). The existing facilities are found to be grossly inadequate to deal with the expected huge rush of passengers thronging the Rajahmundry Station.

In this connection, I had met the then Railway Minister, Shri Sadananda Gowda and yourself, and requested for sanctioning of Rs. 500 crore by according necessary financial grant in last year's Supplementary Railway Budget for modernization of the Rajahmundry Railway Station and also for construction of additional platforms, extension of lengthy platforms, construction of number of toilets, shelters, ROBs, booking counters, new entry and exit points, etc.

I would earnestly request the Railway Minister to see that such facilities are made available at the Rajahmundry Railway Station. In this

context, I am happy to note that the hon. Railway Minister has also announced that so far 1,052 Stations have been identified for up-gradation of passenger amenities at stations under Adarsh Station Scheme. He has also proposed to include 200 more stations under this scheme.

I would humbly urge upon the Minister to include the Rajahmundry Railway Station in the list of Adarsh Stations, which is the need of the hour. I would also like to request the Minister that necessary facilities may also be extended to nearby Railway Stations of Rajahmundry Railway Station, namely, Godavari, Kovvuru and Nidadavolu Stations as these are attached to the River Godavari, and pilgrims also alight from these Stations to take a holy dip in the River Godavari.

Another important area, which needs urgent attention from the Railway Minister that the existing Road-cum-rail bridge on the River Godavari is in a dilapidated condition. There are wide cracks on the pillars, and these have become very dangerous. Some parts of the bridge had also fallen in the past resulting in blockage to road traffic. If necessary preventive steps are not taken immediately, then the situation could become much worse. I would humbly request the Railway Minister to intervene in this matter and issue necessary directions to the officials concerned to repair the works by allocating adequate funds. In the meantime, necessary directions may also kindly be issued to the Railway officials to stop rail movement on this bridge till such repair works are carried out.

In this context, I am to state that there is one more Railway bridge situated on the River Godavari, which is having a single railway track. Owing to single track, the Railway traffic at Rajahmundry and its neighbouring railway stations, namely, Godavari, Kovvuru and Nidadavolu Railway Stations are badly affected. In fact, there are a number of passengers and goods trains passing through on this route. Laying of second Railway track on this rail bridge is the need of the hour. There is sufficient place to lay the second rail track. If the second Railway track is made available, then it would not only lessen the train traffic on this route, but would also help the diversion of the rail-cum-road bridge when it is closed for repairs.

I would earnestly request the hon. Railway Minister to accord necessary financial support for laying of second Railway track on this existing bridge on priority basis by issuing directions to the Railway officials to expedite the above works with regard to arrangements for the *Mahakumb mela* well in time.

In the previous year's Railway Budget of 2014-2015, it was announced that 29 pending rail projects that run both in Andhra Pradesh and Telangana States will be completed at a cost of Rs. 20,680 crore. He had also said that a Special Monitoring Committee would be setup for this purpose. However, there was no mention about it in this Railway Budget. I would like to ask the Railway Minister as to whether any action has been taken on this issue.

With these words, I support the Railway Budget Bill, 2015-2016. Thank you very much, Sir.

***श्री श्रीरंग आप्पा बारणे (मावल):** माननीय रेल मंत्री जी द्वारा 26 फरवरी को इस वर्ष का रेल बजट पेश किया गया, मैं उसका स्वागत करता हूं। यह बजट निश्चित रूप से रेलवे को एक नयी गति प्रदान करेगा और देश को रेलवे में ज्यादा आत्मनिर्भर बनाएगा। यह एक ऐसा बजट है जो पिछले कई सालों से देखने को नहीं मिला, हर साल के रेल बजट में बहुत सी विभिन्न तरह की घोषणा की जाती रही हैं लेकिन इस बजट में ऐसा कुछ नहीं करके पुराने किये गए वादों को पूरा करने का संकल्प लिया गया है। यह निश्चित रूप से सराहनीय कदम है। वर्तमान यात्री रेल गाड़ी से यात्रा करना ज्यादा पसंद करते हैं। हर साल के बजट में रेलगाड़ी बढ़ाये जाने की घोषणा की जाती है जबकि इसके साथ ही साथ यात्री सुविधा में विशेष ध्यान देने की जरूरत है और माननीय रेल मंत्री जी ने यात्री सुविधा बढ़ाने का पूरा ध्यान रखा है।

रात के समय में रेलगाड़ी में सुरक्षा की कमी होती है जिसके कारण अनेक अप्रिय घटना होती रहती है। ऐसी घटनाओं को रोकने हेतु सुरक्षा में लगे सुरक्षा कर्मियों की संख्या में वृद्धि करने के लिए प्रभावी कदम उठाये जाने चाहिए और देश के प्रत्येक स्टेशन पर साफ शौचालयों की जरूरत है। इसमें महिलाओं के लिए विशेष शौचालय बनाने की जरूरत थी जिसकी घोषणा माननीय मंत्री महोदय ने अपने बजट में की है और यह एक सराहनीय कदम है। इसके साथ ही साथ, प्रत्येक स्टेशन पर प्लेटफॉर्म आर-पार करने के लिए फुट ओवर ब्रिज बनाये जाने अति आवश्यक है तथा अंडर पास की आवश्यकता पर भी ध्यान देने की जरूरत है। अतः मैं माननीय मंत्री जी इस पर विशेष ध्यान देने का आग्रह करूंगा। देश में कई रेलवे क्रॉसिंग आज भी मानवरहित हैं जिनके कारण हर वर्ष लाखों की संख्या में दुर्घटनाएं होती ह।ै इन्हें रोके जाने हेतु भी त्वरित कदम उठाये जाने की आवश्यकता है।

मैं महाराष्ट्र के मावल संसदीय क्षेत्र से चुनकर आया हूँ। यह एक नया लोक सभा क्षेत्र है जिसमें पूना के शहरी क्षेत्र के साथ ही साथ रायगड जिले के ग्रामीण क्षेत्र एवं आदिवासी क्षेत्र आते हैं और संसदीय क्षेत्र की जनता की रेलवे से सम्बंधित बहुत-सी मांगे वर्षों से चली आ रही हैं। मैं आशा करता हूं कि माननीय रेल मंत्री से इन पर विचार करने के साथ ही साथ अपनी मंजूरी प्रदान करेंगे।

मैं माननीय रेल मंत्री जी के समक्ष अपने संसदीय क्षेत्र हेतु रेलवे की विभिन्न मांगों को रखता हूँ और आशा करता हूँ कि माननीय रेल मंत्री महोदय इन मांगों पर विचार करने के साथ ही साथ अपनी मंजूरी भी प्रदान करेंगे।

मेरी मांग निम्नलिखित हैः-

1. छत्रपति शिवाजी टर्मिनल से खोपोली के बीच लोकल ट्रेन की संख्या बढ़ाने की आवश्यकता है।
2. करजत पनवेल के बीच नई रेलगाड़ी चलाने की घोषणा हुई है। अतः इसे तत्काल इस कार्य को शुरू किए जाने की जरूरत है।
3. लोनावाला-खोपोली के बीच रेलगाड़ी का रास्ता पहाड़ी क्षेत्र से जाता है जिसके कारण इस पर रेलगाड़ी की संख्या नहीं बढ़ पा रही है। अतः लोनावाला-खोपोली के बीच नया ट्रेक बनाये जाने की जरूरत है जिससे इस क्षेत्र के बीच रेलगाड़ियों की संख्या बढ़ाई जा सके और इस मार्ग में ब्रिज बनाया गया तो रेलवे की समस्या दूर हो जाएंगी।
4. मुंबई से दक्षिण भारत जाने वाली सभी ट्रेन खड़की और पूना में रूकती ह।ै, पिंपरी चिंचवड शहर की आबादी 25 लाख से अधिक है अतः आकुर्डी रेलवे स्टेशन को सब जंक्शन घोषित किए जाने की जरूरत है जिससे समस्त रेलगाड़ी को आकुर्डी रेलवे स्टेशन पर ठहराव मिल सके। मैं तत्काल पिंपरी आकुर्डी स्टेशन पर सभी गाड़ियों के रूकने की मांग करता हूँ।
5. खोपोली पनवेल के बीच नई रेलगाड़ी शुरू किए जाने की जरूरत है।
6. खोपोली से पनवेल के लिए सुबह 6 बजे पहली लोकल ट्रेन चलाये जाने की जरूरत है।
7. खोपोली से सुबह 6.30 बजे से 9.30 के बीच एक लोकल ट्रेन चलाये जाने की जरूरत है, इससे लोगों को अच्छी सुविधा हो जाएगी।
8. खोपोली से सायं 6 से 8 बजे के बीच लोकल ट्रेन चलाये जाने की जरूरत है।

9. खोपोली रेलवे स्टेशन पर यात्रियों की संख्या का देखते हुए और अधिक टिकट काउंटर खोले जाने की जरूरत है।

10. खोपोली स्टेशन पर आरक्षण सेवा पूरे दिन नहीं होती है। अतः यहाँ पर पूरे दिन आरक्षण काउंटर खोले जाने हेतु आवश्यक कदम उठाये जाने की आवश्यकता है।

11. लोनावाला से पूना के लिए सुबह 10 बजे से 12 बजे के बीच लोकल ट्रेन चलाये जाने की आवश्यकता है।

12. पूना से लोनावाला के लिए दोपहर 2 बजे से 4 बजे के बीच लोकल ट्रेन चलाये जाने की जरूरत है।

13. तलेगांव में यात्रियों की संख्या को देखते हुए सिंहगढ़ एक्सप्रेस को तलेगांव में ठहराव दिए जाने की जरूरत है।

14. पूना-भुसावल एक्सप्रेस को तलेगांव में ठहराव दिए जाने की जरूरत है।

15. तलेगांव रेलवे स्टेशन के प्लेटफॉर्म के शेड खराब हो गए हैं। अतः प्लेटफॉर्म के शेड को बदलने की जरूरत है।

16. कामशेत, कान्हाफाटा, वडगांव, घोरावाड़ी, कासरावादी और दापोड़ी में रेलवे स्टेशन के प्लेटफॉर्म की लम्बाई बढ़ाये जाने की आवश्यकता है ताकि यहाँ पर 28/24 संख्या वाली गाड़ियों का ठहराव प्लेटफॉर्म पर ठीक से हो सके और यात्रियों को हो रही परेशानी समाप्त हो सके।

17. करजत से रोजाना दक्षिण जाने वाले यात्रियों की संख्या में बढ़ावा हो रहा है। अतः पूना-एर्नाकुलम एक्सप्रेस को कर्जत में ठहराव दिए जाने की आवश्यकता है।

18. आकुर्डी रेलवे स्टेशन पर एक ही टिकट काउंटर है जो कि बहुत कम समय के लिए खुलता है और यहाँ पर टिकट लेने वालों की संख्या भी अत्यधिक है जिससे लोगों को टिकट नहीं मिल पाता है। अतः यहाँ पर और अधिक टिकट काउंटर खोले जाने के साथ-साथ इनका समय भी बढ़ाये जाने की आवश्यकता है।

19. चिंचवड स्टेशन पर प्रगति डेक्कन एक्सप्रेस को ठहराव दिए जाने की आवश्यकता है।

20. पिंपरी चिंचवड शहर से लातूर उस्मानाबाद के लिए ज्यादा लोग सफर करते हैं। अतः मुंबई-लातूर-मुंबई एक्सप्रेस को चिंचवड में ठहराव दिए जाने की आवश्यकता है।

21. दक्षिण भारत जाने वाली सभी ट्रेनों को यात्रियों के लिए चिंचवड में ठहराव दिए जाने की आवश्यकता है, जिससे आंध्र प्रदेश, तमिलनाडु, कर्नाटक, केरल जैसे राज्यों के बहुत से नागरिक पिंपरी, चिंचवड शहर में रहते हैं, उनको इस सुविधा का लाभ मिल सके।

22. पूना-लोनावाला के बीच प्लेटफॉर्म की ऊँचाई बढ़ाये जाने की आवश्यकता है।

23. चिंचवड-चाकण नयी रेल लाइन का सर्वे हो चुका है। अतः इसको जल्दी से जल्दी शुरू किए जाने की आवश्यकता है।

24. पूना-लोनावाला के बीच तीसरी पटरी बनाये जाने की घोषणा हुई है। अतः यह कार्य जल्दी से जल्दी शुरू किए जाने की आवश्यकता है।

25. करजत-पनवेल,खोपोली-पनवेल चौक स्टेशन के बीच नयी रेलगाड़ी शुरू किए जाने की आवश्यकता है।

26. चौक स्टेशन पर टिकट आरक्षण सुविधा केंद्र खोले जाने की आवश्यकता है।

27. नेरूल मुंबई दिशा में फुट ऑवर ब्रिज का काम आधार हुआ है, इस काम को जल्दी से जल्दी पूरा किये जाने की आवश्यकता है।

28. नेरूल स्टेशन के प्लेटफॉर्म संख्या 1 व 2 पर गाड़ियों के लिए बोगी फलक बनाये जाने की आवश्यकता है।

29. नेरूल स्टेशन के समस्त प्लेटफॉर्म पर शेड बनाये जाने की आवश्यकता है।

30. मेरे चुनाव क्षेत्र के समस्त रेलवे स्टेशन पर बैठने की व्यवस्था सुनिश्चित करने के लिए बैंच लगाये जाने की आवश्यकता है।

31. सभी प्लेटफॉर्म पर लाइट और फोन की व्यवस्था किए जाने की आवश्यकता है।

32. तत्काल टिकट सेवा में वरिष्ठ नागरिकों एवं विकलांगों हेतु कोटा रखे जाने की आवश्यकता है।

33. इसके साथ ही साथ सभी स्टेशन पर अनेक समस्याएंÃ¬ हैं विशेष रूप से महिलाओं को इन समस्या का सामना करना पड़ता है। अतः इन सभी पर लेडिज टॉयलेट बनाये जाने की जरूरत है और प्रत्येक स्टेशन पर महिला एवं पुरूष स्वच्छता गृह बनाये जाने की आवश्यकता है।

34. लोनावाला स्टेशन जबकि बहुत ऐसी समस्याओं से जूझ रहा है, वहाँ पर स्वच्छता गृह, प्लेटफॉर्म, शेड बनाये जाने की आवश्यकता है और इसके जल्दी से जल्दी काम करने की जरूरत है।

35. पुणे-लोनावाला ट्रेन में बहुत सी असुविधाएं हैं, उन असुविधा को समाप्त करने और ट्रेनों को स्वच्छ रखने की व्यवस्था की जाए और महिला कोच में पुलिस व्यवस्था करने का प्रावधान किया जाए।

36. सभी रेलवे स्टेशन पर लाइट व्यवस्था को ठीक करने की मांग मैं माननीय मंत्री जी से करता हूँ।

*साध्वी सावित्री बाई फूले (बहराइच): विकास पुरूष माननीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में बनी एन.डी.ए. सरकार के द्वारा बहुत ही संतुलित और विकासोन्मुख रेल बजट पेश करने के लिए मैं रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी का भी हार्दिक अभिनन्दन करती हूँ। ये रेल बजट घाटे से जूझ रही संसाधनविहीन रेलवे के लिए एक सुनहरे भविष्य की रूप-रेखा तैयार कर रहा है। मैं इस रेल बजट का समर्थन करती हूँ और अपने संसदीय क्षेत्र की रेलवे से जुड़ी समस्याओं पर माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहती हूँ-

मेरा संसदीय क्षेत्र बहराइच, उत्तर प्रदेश में नेपाल का सीमावर्ती जिला है जहाँ से बड़ी संख्या में लोग रोज़गार, व्यापार और शिक्षा के लिए देश के कोने-कोने में जाते हैं। आज़ादी के 70 साल बाद भी यह क्षेत्र बड़ी लाइन द्वारा देश एवं प्रदेश की राजधानी से नहीं जुड़ सका है और क्षेत्र की जनता यात्रा के लिए पूरी तरह से सड़क मार्ग पर निर्भर है।

7 जून, 2012 को अटल जी की सरकार में तत्कालीन रेल मंत्री ने पूर्वोत्तर रेलवे के गोंडा जंक्शन को बहराइच और नेपाल से जोड़ने वाली छोटी लाइन को बड़ी लाइन करने के कार्य का शिलान्यास किया था, जो योजना कांग्रेस नीत यू.पी.ए. सरकार के उदासीन रवैये के कारण ठण्डे बस्ते में पड़ी हुई है। मेरा सरकार से अनुरोध है कि गोंडा से बहराइच-नानपारा जंक्शन होते हुए मैलानी जंक्शन और नेपालगंज रोड जोने वाली इस लाइन को शीघ्र बड़ी लाइन में बदला जाए जिससे नेपाल के सीमावर्ती एवं अविकसित तराई क्षेत्र को देश के अन्य शहरों से जोड़ा जा सके। साथ ही नेपाल देश के नेपालगंज शहर को जोड़ने वाली अंतर्राष्ट्रीय महत्व की रेल लाइन को भी बड़ी लाइन में बदलकर व्यापार एवं पारस्परिक सम्बन्ध को और बढ़ावा दिया जाये।

गोंडा मैलानी प्रखंड पर अधिकांश रेलवे स्टेशन जंगली क्षेत्र में पड़ते हैं। मेरा सरकार से अनुरोध है कि जंगल के बीच में स्थित ककरहा स्टेशन को हटाकर, जहाँ यात्री नहीं पहुंच पाते हैं, बलछा चौराहा पर स्टेशन की स्थापना की जाए एवं गाड़ी का ठहराव दिया जाए।

इस प्रखण्ड पर पिछली सरकार के कार्यकाल में गायघाट हाल्ट का उद्घाटन भी किया गया था किंतु आज तक वहाँ ट्रेन नहीं रूकी है। मेरा माननीय मंत्री जी अनुरोध है कि इस हेतु आवश्यक निर्देश जारी करें।

उत्तर प्रदेश में नेपाल की सीमा से लगे हुए तराई भू-भाग के कई जनपद विशेषकर मेरा संसदीय क्षेत्र बहराइच एव पड़ोसी जनपद श्रावस्ती और बलरामपुर आज़ादी के 70 साल बाद भी रेलवे की बड़ी लाइन से जुड़ नहीं सके। देश के अन्य बड़े शहरों तक सीधे रेल संपर्क के अभाव में यात्री बसों द्वारा लगभग हज़ार कि.मी. की दुर्गम यात्रा कर दिल्ली, चंडीगढ़ आदि शहरों में रोज़गार और शिक्षा के लिए आने को मजबूर हैं। मेरा सरकार से अनुरोध है कि श्रावस्ती को रेल संपर्क से जोड़ने हेतु अंतिम बजट में जो घोषणा हुई थी, उसको जल्द ही प्राथमिकता के आधार पर अमल में लाया जाए जिससे श्रावस्ती को बहराइच-जरवल रोड-बुढवल रेल मार्ग से उत्तर प्रदेश की राजधानी लखनऊ से जोड़ा जा सके और विकास के मानकों से कोसों दूर इस क्षेत्र को देश की मुख्य धारा से जोड़ा जा सके।

श्रावस्ती, जो गौतम बुद्ध जी की तपो स्थली है एवं देश-विदेश से तमाम पर्यटक यहाँ आते हैं, को रेल लाइन से जोड़ने पर अंतर्राष्ट्रीय पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा।

गोंडा-बहराइच-मैलानी प्रखंड एवं गोंडा-बहराइच-नेपालगंज रोड प्रखंड पर चलने वाली ट्रेनों के समय पर संचालन के साथ ही इन ट्रेनों को देश के अन्य प्रमुख स्थानों के लिए गोंडा से चलने वाली बड़ी लाइन की ट्रेनों के समय से जोड़ने हेतु समय सारिणी को पुनः व्यवस्थित करने की दिशा में स्थानीय जनता एवं प्रतिनिधियों की सलाह से प्रभावी कदम उठाये जाएं।

गोंडा-बहराइच-मैलानी प्रखंड पर चलने वाली एकमात्र एक्सप्रेस ट्रेन गोकुल एक्सप्रेस (15315 अप/15316 डाउन) जो कि इज्जतनगर (बरेली) तक जाती है, का संचालन समय पर नहीं होता है और यह ट्रेन अपने गंतव्य तक अधिकांशतः 2-3 घंटे लेट रहती है। गोकुल एक्सप्रेस (15315 अप) के समय को इस प्रकार व्यवस्थित किया जाना चाहिए जिससे इस क्षेत्र के यात्री बरेली से चलने वाली ट्रेनों (बरेली-दिल्ली इंटरसिटी एक्सप्रेस, आला हज़रत एक्सप्रेस, अकाल तख्त एक्सप्रेस, देहरादून एक्सप्रेस, इलाहाबाद-हरिद्वार एक्सप्रेस) को पकड़कर दिल्ली, हरिद्वार एवं सहारनपुर-अम्बाला की दिशा में अपने आगे की यात्रा कर सकें।

गोकुल एक्सप्रेस (15315 अप) का गोंडा स्टेशन से प्रस्थान समय कुछ महीनों पहले बदल दिया गया है जिसके कारण गोंडा से वाराणसी के बीच चलने वाली एकमात्र इंटरसिटी ट्रेन से बहराइच क्षेत्र के यात्री अपने गंतव्य तक पहुंचने के लिए रात्रि में बस या अन्य साधनों द्वारा सड़क मार्ग से यात्रा को मजबूर हैं। मेरा सरकार से अनुरोध है कि वाराणसी गोंडा इंटरसिटी (14213 अप) के समय को गोकुल एक्सप्रेस (15315 अप) के समय से जोड़ने के लिए इनकी समय सारिणी में तत्काल आवश्यक बदलाव करें जिससे हमारे संसदीय क्षेत्र को देश की आध्यात्मिक राजधानी के रूप में विख्यात वाराणसी शहर से जोड़कर स्थानीय जनमानस की भावनाओं का सम्मान करें।

गोंडा-बहराइच-मैलानी प्रखंड एवं गोंडा-बहराइच-नेपालगंज रोड प्रखंड पर गोंडा को जाने वाली गाड़ियों के समय एवं संचालन को इस प्रकार से पुनर्व्यवस्थित किया जाए जिससे यात्री गोंडा स्टेशन से गुजरने वाली प्रमुख ट्रेनों में अपने आगे की यात्रा कर सकें।

मैं रेल मंत्रालय को अपनी क्षेत्र की जनता की ओर से धन्यवाद देना चाहूँगी कि उन्होंने भारत रत्न श्रद्धेय अटल बिहारी वाजपेयी जी के सम्मान में उनकी जन्मस्थली ग्वालियर से उनके पहले संसदीय क्षेत्र बलरामपुर (तत्कालीन गोंडा जनपद) तक एक नयी रेलगाड़ी ""सुशासन एक्सप्रेस"" चलायी है। वर्तमान में इस गाड़ी का संचालन सप्ताह में केवल एक दिन ही हो रहा है। क्षेत्रवासी चाहते हैं कि इस ट्रेन के और फेरे (विशेषकर सप्ताहांत) बढ़ाये जायें तथा इसकी वापसी के समय को सुबह 9.30 बजे की बजाय शाम में निर्धारित किया जाए जिससे गोंडा/देवीपाटन मंडल के 5-6 जिलों के यात्रियों को इसके संचालन का पूरा लाभ मिल सके।

गेंडा-मैलानी प्रखंड पर स्थित हुसैनपुर मृदगी, जो रिसिया एवं मटेरा स्टेशन से 7-8 किलो मीटर की दूरी पर स्थित है। जिसके कारण स्थानीय यात्री वहां जाकर ट्रेन पकड़ने के बजाय पैदल चलने पर मजबूर हैं। वहां कोई भी सुविधा उपलब्ध नहीं है। क्षेत्रवासियों की मांग को देखते हुए यदि नए स्टेशन को हुसैनपुर मृदगी कर दिया जाये तो यात्रियों को रेल यात्रा करने में सुविधा होगी और रेलवे के राजस्व में भी वृद्धि होगी।

हाल ही मेरे व्यक्तिगत निरीक्षण पर पाया गया कि गोंडा-मैलानी प्रखंड पर सभी रेलवे स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं का अभाव है और स्टेशन पर सफाई की स्थिति संतोषजनक नहीं है। कृपया मानक के अनुसार समस्त स्टेशनों पर स्वीकृत यात्री सुविधाओं की उपलब्धता सुनिश्चित करें और यदि प्रशासनिक स्तर पर कोई कठिनाई हो तो मुझे सूचित करें।

बहराइच एवं अन्य स्टेशनों पर अग्रिम यात्रा हेतु टिकट आरक्षण के सभी काउंटर कभी भी सेवा में नहीं रहते, जिससे अग्रिम यात्रा आरक्षण कराने हेतु सुदूर से आये लोगों को काफी असुविधा होती है। कृपया क्षेत्र के समस्त रेलवे आरक्षण केन्द्रों पर स्टाफ एवं संसाधनों की उपलब्धता के साथ उनका अबाधित संचालन सुनिश्चित करें। विशेषकर बहराइच स्टेशन पर सभी 3 बुकिंग काउंटरों का संचालन तत्काल शुरू करायें।

जैसा कि मैंने पहले भी कहा है कि बहराइच, श्रावस्ती, बलरामपुर, सिद्धार्थनगर जनपदों से रोज़ाना हज़ारों यात्री रेल संपर्क के अभाव में वर्तमान में गोंडा स्टेशन से ट्रेन पकड़ते हैं परंतु कई महत्वपूर्ण ट्रेनों के

ठहराव न होने के कारण बाकी ट्रेनों में भारी भीड़ रहती है। इस बारे में मेरा निवेदन है कि बिहार संपर्क क्रांति, नयी दिल्ली-नहरलागुन एसी एक्सप्रेस आदि समस्त सुपर फास्ट/ एक्सप्रेस ट्रेनों का गोंडा स्टेशन पर ठहराव दिया जाए, जिससे यात्रियों को ट्रेनों के और अधिक विकल्प और सुविधा मिल सकें।

मैं पुनः माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देते हुए उनसे अनुरोध करती हूं कि उपरोक्त बिंदुओं पर ध्यान दें और क्षेत्र की प्रस्तावित रेल योजनाओं के लिए धनराशि आवंटित करें एवं अधूरे कार्यों को शीघ्र पूरा कराएं।

***श्रीमती रमा देवी (शिवहर):** माननीय रेल मंत्री जी द्वारा जो रेल बजट पेश किया गया है वह रेलवे को आम लोगों के लिए अत्यधिक सुविधाजनक, हाईटेक और सुगम बनाने का प्रयास है। पिछली सरकार ने जो आम आदमी के नाम पर वोट मांगकर आम आदमी को ही रेलवे की पटरी से हटाने पर तुली हुई थी, इस बजट से लोगों की आशा जगी है। नःसंदेह यह रेल बजट रेलवे को एक नई दिशा प्रदान करेगा। इस बजट में वर्तमान के साथ-साथ भविष्य के बारे में बताया गया है। वैसी रेलवे परियोजनाएं जो वर्षों से लंबित पड़ी हुई है, उन्हें पूरा करने पर सरकार ने अपनी प्रतिबद्धता दिखाई है जो कि एक सराहनीय कदम है। पिछली सरकारों में यह देखा जाता था कि लोगों की वाह-वाही लूटने के लिए हर बजट में बड़ी-बड़ी योजनाओं की घोषणा कर दी जाती थी परंतु अधूरी योजनाओं को पूरा करने के लिए आवश्यक मात्रा में राशि आवंटित नहीं की जाती थी। आज आवश्यकता है कि रेलवे की जो भी पिछली महत्वाकांक्षी योजनाएं किसी न किसी कारणवश लंबित हैं न सिर्फ उनकी समीक्षा की जाएं अपितु उनके पूर्ण होने में आ रही अड़चनों को दूर किया जाये।

रेलवे न सिर्फ देश को जोड़ने का काम करती है बल्कि कई संस्कृतियों को भी आपस में मिलाने का काम करती है और देश के पिछड़ेपन को दूर कर संतुलित विकास की दिशा प्रदान कर सकती है। रेलवे के पास जो रेलवे सम्पदा है उससे ही इतनी आय हो सकती है कि पूरे देश का खर्चा निकल सकता है और मुझे खुशी है कि सरकार इस मुद्दे पर गंभीर है। बिहार के अधिकांश लोग देश के अन्य शहरों में कार्यरत हैं जो हर दो-तीन महीने के बाद बिहार आते-जाते हैं, जिसके कारण बिहार जाने वाली एवं बिहार से आने वाली रेल सेवाओं में काफी भीड़-भाड़ रहती है। एक अनुमान के अनुसार हर साल सिर्फ छठ पव पर 31 लाख लोग देश के अन्य शहरों से बिहार आते हैं। मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि बिहार से आने-जाने वाली रेल सेवाओं में बढ़ोतरी मांग के अनुरूप की जाये तो इससे लोगों को सुविधा मिलने के साथ-साथ रेलवे के राजस्व में भी वृद्धि होगी। छठ बिहार का एक महत्वपूर्ण एवं लोकप्रिय पर्व है, छठ पूजा के लिए देश के कोने-कोने में बसे बिहार के निवासी बिहार आते हैं परंतु छठ के समय उनकी मांग के अनुसार रेल सेवा उपलब्ध नहीं है जिसके कारण लोगों को रेल की छतों पर चढ़कर यात्रा करनी पड़ती है और प्लेटफॉर्म पर अपार भीड़ हो जाती है। रेलवे को दिल्ली रेलवे स्टेशन का प्लेटफॉर्म टिकट बेचना बंद करना पड़ता है जिससे रेलवे के राजस्व की भी हानि होती है। यही हाल होली, दिवाली एवं ईद के मौके पर देखने को मिलता है। मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि छठ पर्व, दिवाली, ईद एवं होली के अवसरों पर बिहार को अतिरिक्त रेल सेवा उपलब्ध करायी जानी चाहिए।

बिहार में रेलवे की कई पूर्व में घोषित परियोजनाएं चालू नहीं की गयी है अगर की गयी है तो अत्यधिक धीमी गति से कार्य हो रहा है। इससे परियोजनाओं पर लागत खर्च भी बढ़ रहा है। रेल परियोजनाएं एवं रेलवे का विकास देश के विकास एवं रेलवे की मांग के अनुरूप होना चाहिए जो इस रेल बजट में देखने को मिलता है। यह रेल बजट किसानों, आदिवासियों एवं मजदूरों को लाभ पहुंचाएगा।

रेलवे की माली हालत बेहाल होने का मुख्य कारण रेलवे में व्याप्त भ्रष्टाचार है। जिस पर रेल मंत्री जी ने बजट में प्रकाश डाला है। माल बुकिंग में घोर भ्रष्टाचार है, उस पर कोई कार्यवाही नहीं होती है।

माल बुक कराने में जो भ्रष्टाचार है उसको दूर किया जाये जिससे व्यापारी सस्ते में अपने माल को बुक कर सके जिससे एक और महंगाई कम होगी और दूसरी और रेलवे के राजस्व में बढ़ोतरी होगी।

रेलवे का सामाजिक दायित्व एवं विकास में योगदान महत्वपूर्ण है। रेलवे के विकास से देश के विकास की गति मिलती है। इस बजट में भारतीय रेलवे नेटवर्क को नेपाल एवं बांग्लादेश तक ले जाने का प्रस्ताव है परंतु नेपाल सीमा से सटे मेरे संसदीय क्षेत्र के बापूधाम मोतीहारी रेलवे स्टेशन से वाया शिवहर होते हुए सीतामढ़ी रेलवे स्टेशन तक 76 कि.मी. नई रेल लाईन के निर्माण की योजना का सर्वे वर्षों पूर्व हो चुका है। एक तरफ बापू की कर्म भूमि चंपारण तो दूसरी तरफ माँ जानकी की जन्म स्थली सीतामढ़ी को जोड़ने वाली नई रेल लाईन के निर्माण के प्रति घोर उपेक्षा की जा रही है। रेल मंत्रालय द्वारा मोतिहारी से सीतामढ़ी वाया शिवहर तक नई रेल लाईन बिछाने के लिए सन् 2007 में ही डी.पी.आर. बना कर काम आरंभ करने का फैसला हुआ परंतु 8 वर्ष बीत जाने के बाद भी इस दिशा में कोई कदम नहीं उठाया गया है। ईस्ट सेंट्रल रेलवे के अधिकारियों द्वारा यह तो स्वीकारा जाता है कि यह रेल खंड जरूर बनेगा परंतु वहां कब कार्य आरंभ होगा और कब खत्म होगा यह बताने की हालत में कोई नहीं है। यह परियोजना 8 साल से लंबित है। इस रेल लाईन के बिछ जाने पर यहां गाड़ियां चलती और आम आदमी को काफी रिलीफ मिलता। यह बिहार का सबसे ज्यादा पिछड़ा इलाका है और यह लंबित रेल लाईन और भी महत्वपूर्ण इसलिए हो जाती है क्योंकि आज़ादी के इतने वर्ष बीत जाने के बाद भी मेरे संसदीय क्षेत्र के शिवहर जिले में एक किलोमीटर भी रेलवे लाईन नहीं है। मैं इस संबंध में पत्र लिख चुकी हूँ एवं माननीय मंत्री जी से मिल चुकी हूं परंतु इसके बावजूद इस परियोजना को बजट में शामिल नहीं किया गया है जिससे मुझे निराशा है, क्योंकि आदरणीय नरेंद्र मोदी जी की सरकार से शिवहर जिला के लोगों के साथ-साथ मुझे भी उम्मीद है कि बिहार के इस सबसे पिछड़े जिला के लोगों को अविलंब नई रेलवे लाईन की सौगात मिलेगी।

मेरे संसदीय क्षेत्र में सीतामढ़ी-नरकटियागंज रेल खंड के द्वितीय चरण के अंतर्गत बैरगनिया से छौंडादानों तक जो अमान परिवर्तन का कार्य चल रहा है, वह पूर्ण हो चुका है। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान अपने शिवहर संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत समस्तीपुर-नरकटियागंज रेल खंड पर घोड़ासहन रेलवे स्टेशन पर आमान परिवर्तन के बाद एक्सप्रेस गाड़ियों के ठहराव हेतु आकृष्ट कराना चाहती हूँ। विदित हो कि मेरे पिछले कार्यकाल में आमान परिवर्तन के साथ-साथ उक्त स्टेशन को रेलवे द्वारा आदर्श स्टेशन का दर्जा प्रदान किया गया है। साथ ही, घोड़ासहन स्टेशन से प्रतिदिन एक लाख से अधिक का राजस्व रेलवे को प्राप्त होता है। यहां व्यावसायिक वर्ग एवं भारत-नेपाल सीमा क्षेत्र के लोगों का अधिक संख्या में आना-जाना रहता है, जो देश के विभिन्न हिस्सों में जाने वाली एक्सप्रेस ट्रेन के ठहराव न होने के कारण कठिनाईयों का सामना करते हैं। एक्सप्रेस ट्रेनों का ठहराव घोड़ासहन स्टेशन से 36 कि.मी. पहले (रक्सौल) एवं 19 कि.मी. आगे बैरगनिया में है। अतः मेरा सरकार से अनुरोध है कि जनहित में उक्त रेल खंड पर चलने वाली साप्ताहिक एक्सप्रेस गाड़ियों का ठहराव घोड़ासहन स्टेशन पर सुनिश्चित कराने की कृपा की जाये। इसके लिए मैं रेल मंत्री जी की अत्यंत आभारी रहूंगी। साथ ही घोड़ासहन स्टेशन जो शहर के बीचो-बीच अवस्थित है, का रेलवे लाईन शहर को दो भागों में बाँट रखा है। गुमटी के स्थानांतरण से शहर की बड़ी आबादी खुले रेल लाईन से पार करती है जिस कारण कई दुर्घटनाएं हो चुकी हैं। जनहित में उक्त शहर के कर्पूरी चौक से अम्बेडकर चौक के बीच भूमिगत पारपथ अति आवश्यक है।

इसी के साथ माननीय मंत्री जी से अनुरोध करती हूं कि कई सालों से बगहा, नरकटियागंज, बेतिया, बापूधाम मोतिहारी से दक्षिण बिहार एवं झारखंड के लिए नई रेल सेवाएं चलाए जाने हेतु मांग हो रही है तथा कानपुर से गोरखपुर के बीच चलने वाली चौरी-चौरा एक्सप्रेस रेल सेवा को बापूधाम मोतिहारी तक विस्तार किया जाये। सप्तक्रांति सुपरफास्ट एक्सप्रेस की तर्ज पर एक और सुपरफास्ट एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जाए अथवा बापूधाम मोतिहारी गरीब रथ साप्ताहिक ट्रेन को प्रतिदिन किया जाए क्योंकि वर्तमान, बापूधाम मोतिहारी, बेतिया, नरकटियागंज, बगहा के लोगों को दिल्ली की यात्रा करने के लिए हमेशा परेशानी का सामना करना पड़ता है।

मैं इस रेल बजट का समर्थन करती हूँ।

SHRI BHEEMRAO B. PATIL (ZAHEERABAD): Hon. Deputy-Speaker, Sir, I wish to take this opportunity to thank our hon. Chief Minister, Shri K. Chandrasekhara Rao *Garu,* and our Parliamentary Party Leader, Shri A.P. Jitender Reddy.

15.00 hrs (Shri Anandrao Adsul *in the Chair*)

Mr. Chairman, Sir, as we all know, one of the important lifelines of our country is the Railways. I am representing the Telangana State and we have huge expectations from you.

After a long period, here is a Railway Minister who has presented a forward-looking Budget. In an overall perspective, this Budget has many positives and less negatives. The Railway Minister has laboured hard to prepare this Budget and has gathered courage for mobilization of additional funds for various developmental works. The hon. Minister has accepted that there has been under-investment and as a result, facilities have not improved satisfactorily. He has realized that more investment is required in this area.

In regard to new lines, the hon. Railway Minister has sanctioned too many double lines, third line, and quadruple lines without proper techno-economic survey, while overlooking many new lines with RoR of more than 14 per cent. These are not only economically viable, but also travel through the most backward areas.

I would like to bring to your kind notice that the majority of railway lines existing in Telangana State were constructed during pre-Independence period, that is, during the Nizam's Rule, and the only exceptions are one or two lines, like Bibi Nagar-Nadikudi. In spite of our constant persuasion, we are unable to get any new lines. For example, the railway line from Bodhan to Bidar is pending for many years. The survey has already been completed and the project is estimated to cost Rs. 1,029 cr. In regard to the railway line from Secunderabad to Zaheerabad, survey has been completed and the proposal with an estimate of Rs. 456 crore was also submitted. However, this issue is pending for the last 15 years. The local public is facing a lot of problems in transportation of their materials, agricultural products, etc. I am pained to inform you that this year also, there is no financial sanction or consideration given to those above lines. I am in doubt whether it will be completed during my tenure. I would request the Minister to help us in this regard.

Further, I would also request that an additional platform at Zaheerabad Railway Station and a railway over bridge at Kohir on National Highway at Zaheerabad town may please be constructed.

There is a need to introduce an Intercity Express train from Hyderabad to Bidar in the morning and *vice versa* in the evening because the local people travel from Hyderabad to Bidar for various purposes, including education and business.

A survey may be made for laying of a new railway line from Patancheru-Sangareddy-Jogipet-Medak and also from Jogipet-Aladurg-Peddashankarampet-Narayankhed-Pitlam-Banswada-Bodhan.

We must set global standards. EPC contracts by themselves will not serve the purpose. There are ten departments in the Railways and each one takes pride in delaying the proposals lying on his table. What will the EPC contractor do if the contractor is not given necessary clearances and land? Today, projects are suffering more due to delay in clearances than for any other reason. Shortage of manpower may be one of the reasons, but the mindset is the major villain.

Coming to safety, the plan to eliminate 3,438 unmanned level crossings is most welcome because about 50 per cent of the total accidents occur at unmanned level crossings. The short term goal of setting up audio visual warning systems at unmanned level crossings is also a welcome step. This requires a time bound action. Even the audio visual warning system also needs a time bound action plan. Installation of anti-collision devices is being heard for the past 25 years, but its implementation in all sections is yet to be achieved. The reason why it is taking so much time is not known.

The Secunderabad Station may kindly be included in the list of ten stations that will have malls and shopping complexes coming up at the 'air space' of the station. The proposal to change the name of A.P. Express to Telangana Express may be cleared at the earliest.

Satellite Railway Terminals may be established in Moula Ali and Nagulapally as these are areas with dense traffic.

I would request the Government to clear the proposals of high-speed rail routes to run trains with enhanced speeds of 160-200 Kmph in two sectors, that is, Hyderabad-Chennai and Secunderabad-Nagpur. Our hon. Chief Minister of Telangana has already written to the hon. Prime Minister and the hon. Railway Minister about the pending rail projects, problems and proposals related to Telangana which are pending at various levels. Action may kindly be taken in the interest of Telangana State.

The hon. Railway Minister was also addressed by the Chief Minister for setting up of a Railway Coach Factory and a Wagon Factory at Kazipet besides creation of a new Railway division at Kazipet. Pending new railway lines to be completed are: (a) Peddapally – Karimnagar – Jagityal-Nizamagbad; (b) Manoharabad-Kottaplly; (c) Akkanapet-Medak; (d) Bhadrachalam Road-Sattupally; (e) Manchiryala-Peddamapet; (f) Kazipet-Vijayawada; (g) Raghavpuram-Mandamarri; (h) Manuguru-Ramagundam; (i) Nalgonda-Macherla; and (j) Jadcherla-Nandyal. They are pending in survey stage.

There is a need to improve rail transport and to extend MMTS services to Toopran, from Falaknuma to Shamshabad in MMTS phase-II.

I am pained to say that the Railways had made a meagre allocation of Rs.141 crore for the Peddapalli-Karimnagar-Nizamabad project, Rs. 20 crore for the Manoharabad-Kothappali line, Rs.27.44 crore for the new Secunderabad-Mahbubnagar double lining project and Rs. 46 crore for the Kazipet-Ballarsha triple lining project which were quite less.

I also regret to state that only Rs. 1 crore was allocated last year for the special project of Nalgonda-Manchiryala line, which was sanctioned way back in 1997-98, which is running at a snail's pace. There is a need to bring Hyderabad-Vijayawada railway line through Suryapet as it would connect the Capitals of the two States. And also Bidar to Bodan as it will connect Karnataka and Telangana State. There is a need for further development of the Railway transport system in Hyderabad and complete modernization of Secunderabad station. There is a need to focus on completion of pending railway projects in Telangana as it would financially benefit the common people because railway fares are quite less.

I am pleased to say that the hon. Railway Minister is impartial to some extent, when compared to the past Railway Budgets, whereas the Railway Ministers used to confine to their own States.

To bolster the economic health of the railways, it is suggested that the British legacy of paying dividend, which amounts to Rs.9,000 crore to the General Exechequer for its grant, should be dispensed with. This money thus saved, should be utilized only for developing infrastructure and not for any other purpose. No organization is asked to pay dividend, then why should Railways pay it? Like all other PSUs, once all infrastructures are created and Railways become cash surplus, this surplus can be utilized for other development works or the benefit should be passed on to the other passengers and other stakeholders.

This Budget is growth oriented and emphasizes on passengers, their comfort and safety measures that should vastly improve the travel experience for passengers, much of it centred around the adoption of technology and greater levels of hygiene and safety.

The Research Design and Standard Organization will design vacuum toilets such as those on air planes. The Minister also spoke of partnering with institutions such as the National Institute of Fashion Technology and the National Institute of Designs to improve the passengers' experience. The hon. Railway Minister has taken care regarding supply of meals to be pre-selected, greater Wi-Fi availability at stations, better toilets and trains, the disabled and the elderly getting easier access. Cleanliness will also be focused, keeping in view the Prime Minister Shri Narendra Modi's *Swacch Bharat Abhiyan.*

This is a first reform oriented Railway Budget in decades. For the first time, the Railway Board will have within it, a financial cell. That is a step towards installing corporate style book keeping. In this Budget, the public welfare is amalgamated with private investments. While investment through public-private-partnership was increased to Rs.57.81 crore, several schemes for improving efficiency of the railways were kept under this head. This will revamp the existing PPP cell in the Ministry to make it more result oriented. PPP will help in creating more jobs in the economy, besides augmenting and improving capital for the railways. The railways will partner with the private sector to improve last mile connectivity, expanding the fleet of the rolling stock and modernizing the railway stations infrastructure.

With these few words, I support the Budget and request the House to do the needful in this Budget Session for Telangana State and conclude my speech.

*श्री जसवंतसिंह सुमनभाई भाभोर (दाहोद): माननीय श्री नरेन्द्र भाई मोदी जी की प्रेरणा से माननीय रेल मंत्री जी ने जो इस वर्ष रेल बजट प्रस्तुत किया है वह रेलवे के विकास में तेजी और रेल यात्रियों की सुविधाओं को ध्यान में रखने वाला है। मैं इस हेतु आभार व्यक्त करता हूँ। रेलवे के विकास में विदेशी एवं निजी क्षेत्र के सहयोग से लम्बित परियोजनाओं को पूर्ण करने पर ध्यान दिया है। माननीय रेल मंत्री जी ने पूर्व बजट की अपेक्षा 52 प्रतिशत की वृद्धि की है। अनारक्षित टिकट अब पाँच मिनट में मिल सकेंगे। आरक्षित टिकट भी अब चार माह पूर्व प्राप्त कर सकेंगे। इस रेल बजट में स्वच्छता हेतु भी कई प्रावधान किये गये हैं। रेलवे स्टेशनों पर स्वच्छ पानी के लिए वाटर वेंडिंग मशीन लगाने का भी प्रावधान है। इस बजट में कई उपायों के माध्यम से 8.5 लाख करोड़ का निवेश रेलवे में किये जाने की घोषणा है जिससे रेलवे का कायाकल्प होगी। यात्री गाड़ियों एवं माल गाड़ियों की गति बढ़ाने से सभी को लाभ होगा।

यह बजट आधुनिक सुविधाओं एवं सुरक्षित यात्रा के उद्देश्य को प्राप्त करने में सहायक रहेगा। आने वाले दस सालों में नःसंदेह रेल यात्रा को सुविधाजनक एवं आरामदायक बनाया जा सकता है, जो इस रेल बजट की मुख्य विशेषता है।

पूर्व के रेल बजट राजनैतिक आधार पर होते थे जबकि यह बजट पूरे देश का ध्यान में रखकर बनाया गया है। आम जनता के हित में विन्हित गाड़ियों में जनरल श्रेणी के अधिक सवारी डिब्बे जोड़े जाने का जो प्रावधान किया है वह बहुत ही सराहनीय है क्योंकि वर्तमान में जनरल डिब्बों में कई यात्रियों को खड़े रहने की भी जगह नहीं मिलती है। माननीय रेल मंत्री जी ने देश में रेलवे के पास जो संसाधान हैं उनका समुचित उपयोग और रेलवे की प्रगति के लिए अलग से धन की व्यवस्था करने के लिए विदेशी एवं निजी क्षेत्रों को आकर्षित करने के लिए कई कदम उठाये हैं। जिससे देश की जीवन रेखा माने जाने वाली भारतीय रेलवे दुनिया की श्रेष्ठ रेलवे बन सके।

मैं गुजरात के दाहोद जिले का सांसद हूँ। दाहोद जिला मध्य प्रदेश के झाबुआ व अलीराजपुर जिलों से एवं राजस्थान के बांसवाड़ा जिले से जुड़ा हुआ है। ये सभी जिले आदिवासी बहुल क्षेत्र हैं। मैं यहां की समस्याओं से आपको अवगत कराना चाहता हूँ।

दाहोद में सन् 1930 में स्टीम इंजिनों की मरम्मत हेतु कारखाने का शुभारम्भ किया गया था। उस समय इस कारखाने के कार्य की कम लागत में उच्च गुणवत्ता की सराहना भारतीय रेल स्तर पर की जाती थी। उस समय यहां पर लगभग 5000 कर्मचारी कार्यरत थे। इस कारखाने के आस-पास रेलवे की पर्याप्त भूमि उपलब्ध है। यहां पर पानी हेतु रेलवे का ही डैम है। बिजली की यहां पर कोई समस्या नहीं है। सर्वसुविधायुक्त कॉलोनी बनी हुई है। स्टीम लोको बंद हो जाने के बाद यहाँ के वर्कलोड में बार-बार परिवर्तन होता रहता है। जिसके फलस्वरूप यहाँ के कर्मचारियों की संख्या 5000 से घटकर लगभग 2000 रह गई है।

दाहोद रेलवे वर्कशॉप को 54 इलेक्ट्रिक लोको का एमटीआर एवं 750 वेगन का पीओएच का वर्किंग लोड दिया गया था। इस वर्कलोड पर यहाँ पर 215 कर्मचारियों की वेकेन्सी है जबकि वर्तमान में दाहोद वर्कशॉप को 108 लोको का एमटीआर एवं 1800 वेगन का पीओएच का वर्कलोड दिया गया जिसे पूर्ण करने के लिए 820 कर्मचारियों की आवश्यकता है। अतः कृपया दाहोद वर्कशॉप में स्टाफ की कमी को इस आदिवासी क्षेत्र के नवयुवकों को रोज़गार देकर पूर्ण करने हेतु मैं आपसे आग्रह करता हूँ।

दाहोद में रेलवे का बहुत बड़ा अस्पताल बना हुआ है। इस अस्पताल में मरीजों हेतु 110 पलंग, आई.सी.यू., ऑपेरेशन थियेटर, लेबोरेट्री, एक्स-रे मशीन है जबकि ऑन रोल केवल एक ही रेलवे का डॉक्टर कार्यरत है। दाहोद वर्कशॉप एवं रोड साइड के रेल कर्मचारी, सेवानिवृत एवं उनके परिवार के सदस्यों की संख्या मिलाकर लगभग 15000 है, जिन्हें चिकित्सा का लाभ मिलना चाहिए। रेलवे अस्पताल में 8 कार डॉक्टरों (कान्ट्रेक्ट मेडिकल प्रेक्टीश्नर्स) को नियुक्त किया है। अतः कृपया दाहोद के रेलवे चिकित्सालय में रेलवे के डॉक्टरों की नियुक्ति करवाने की कृपा करें।

दाहोद में अप एवं डाउन ओखा-गुवाहाटी, अगस्त क्रांति, अहमदाबाद-पटना, गाँधीधाम-कामाख्या, पुणे-जयपुर, ओखा-बनारस, ओखा-गोरखपुर, सूरत-मुजफ्फरपुर, बांद्रा-हरिद्वार, अजमेर-एर्नाकुलम, गाँधीधाम-हावड़ा, बलमाड़-हरिद्वार यात्री गाड़ियों के ठहराव की स्वीकृति हेतु आपसे आग्रह करता हूँ। लिमखेड़ा में शान्ति एक्सप्रेस, गुजरात संपर्क क्रांति एक्सप्रेस, स्वराज एक्सप्रेस एवं डेरोल में गाँधीनगर-इन्दौर, अवध एक्सप्रेस एवं हावड़ा-बलसार का ठहराव स्वीकृत करने की कृपा करें।

माननीय रेल मंत्री जी ने दाहोद-इन्दौर रेलवे लाईन के लिए 100 करोड़ रूपए का प्रावधान किया है इसके लिए मैं रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूँ।

इस 2015-16 के रेल बजट में दाहोद रेलवे कारखाने के उन्नयन के लिए रूपये 5 करोड़ एवं माल डिब्बा बनाने की क्षमता को बढ़ाने के लिए रूपए 7.50 करोड़ रेलवे कर्मचारियों के आवास के उन्नयन के लिए 1.09 करोड़ रूपए एवं रेलवे के कालीडैम के गहरीकरण हेतु रूपए 81 लाख का प्रावधान किया है। इस हेतु मैं केन्द्र सरकार एवं रेल मंत्री जी का आभार प्रदर्शित करता हूँ।

मैं इस रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

SHRI M.B. RAJESH (PALAKKAD): Mr. Chairman, Sir, at the very outset I would like to register our strong dissent with the Railway Budget and I rise to oppose the Railway Budget presented by the hon. Railway Minister.

In the Budget the Minister is dreaming big, has made attractive promises and set very high targets. Because of his big dreams I would like to call him a 'romantic' Minister. Unfortunately he is not here to accept my compliments. I hope his MOS will convey this to him and I hope that the Minister will go through my speech.

Hon. Minister Suresh Prabhuji is a hardworking and efficient Minister. But despite his hard work and individual capabilities, the greatest challenge for making his dream a reality will be the policy pursued by his Government. I believe that Indian Railways today needs bold steps to strengthen its public sector character. The old focus on PPP, FDI and BOT is not going to take Indian Railways forward. We have the experience of PPP and the Indian Railways have recently been thrown open for FDI.

The Standing Committee in its reports said that no PPP project has materialsed in the Railways in the past. Still the Railway Minister's major focus is on PPP. We do not believe that PPP and FDI can save the Indian Railways. Only by strengthening the public sector character of Railways we will be able to move ahead.

Certain intentions spelt out by the Minister in the Railway Budget are without the support of necessary resources. And factual details are also not spelt out in the budget. The Minister is promising that there will be a huge investment of 8.5 lakh crore in the next five years. But what has been the experience? In the first three years of the 12th Plan the Railways has received only Rs.1.5 lakh crore for investment. Given this experience, what is the rationale behind expecting that a huge investment like Rs.8.5 lakh crore will become available over the next five years?

Traffic growth has come down. There are 4.6 crore less originating passengers. Passenger earnings also fell by Rs.968 crore. This has proved

that the earlier fare hikes were counterproductive. Now the Minister claims and the Treasury Benches compliment the Minister for not increasing the passenger fares. I do not think there is much to appreciate in that. It was this Government which increased the fares by 14 per cent in May and in a span of ten months they have not increased again. The hike in passenger fares has proved counter-productive. The Gross Traffic Receipts were Rs 942 crores less as compared to the Revised Estimates. The Railway has not been successful in generating planned finances. That has come down or fallen short.

Most importantly, the operating ratio was 2.7 per cent less only due to international crude oil prices and not due to improvement in Railway's internal efficiency improved. In fact, the Government should have brought down passenger fares in the context of 55 per cent decrease in international crude oil prices. Instead, the Government has chosen to maintain with the current fare hikes and the Minister of Railways has increased the freight charges despite Indian Railway freight charges being the highest in the world. The Budget has proposed further hike between two and ten per cent. I do not want to go into the details. He has conveniently hidden this part in the Budget speech. We were able to find it out only from the Budget document. This will only strengthen current inflationary spiral. The prices of grains and urea will increase if the freight charges are increased by 10 per cent. This will adversely impact the competitiveness of Railway vis-Ã -vis road transport sector. The freight cargo will now shift to roads. I do not think this is a wise move.

The allocation of rolling stock has also declined. The most serious aspect is that despite the claims and promises about railway safety, the allocation for railway safety fund is less by Rs 2,200 crore. It is alarming and shocking in a situation when we are encountering with news of railway accidents each and every day. Recently, we have seen a tragic accident in Bengaluru. The Bengaluru-Kochi Intercity Express met with an accident and eight passengers were killed. In such a situation, the Minister of Railways has reduced the allocation for railway safety fund by Rs 2,200 crore.

This criticism is not merely raised by Opposition benches. The hon. Minister of Railways even failed to inspire confidence in their own allies. Shiv Sena termed this Railway Budget as disappointing and Shiv Sena press release said that the Minister made a slew of announcements but he did not clarify on how these would be funded. This is exactly what we would like to know. This is our criticism also. There are announcements, promises, tall claims and big targets but how are you going to achieve them and from where are you going to find resources.

Finally, I am coming to Kerala, the State which has always suffered from the step-motherly attitude of successive Governments at the Centre as far as railway is concerned. I am representing Palakkad constituency in Kerala. A Rail Coach Factory at Palakkad was promised way back in 1980. The promise of this coach factory is as old as I myself am. I am in my early 40s. For the last six years, I have been continuously making this demand in this very House but nothing has happened.

With folded hands, I am making this request to the hon. Minister of State because unfortunately the Cabinet Minister is not present here. With folded hands, I would like to request you and ask whether you would be able to assure me, assure this House, and assure the people of Kerala as to when you are going to complete this coach factory. The Rae Bareilly project was announced along with this. That has been commissioned now but not the project at Palakkad. Why this discrimination against Kerala? Why this discrimination against the coach factory project in Palakkad?

I started hearing about this project in my childhood. It was made by Shrimati Indira Gandhi. Many Governments have come and gone. Your Government is here. I hope that at least in my lifetime, I would be able to see this coach factory. So, I humbly request the hon. Minister to kindly let us know what the status of this coach factory is.

This is another case of failure of PPP. In this Budget, the Government has made a token provision of Rs. 10 lakh and extra budgetary reserves of Rs. 145 crore through PPP mode. I would like to know whether this project finds a place in the list of 30 priority projects you have set. If it does not find a place in the priority list, why is this not finding a place? I would like to know from the hon. Minister whether the Minister would assure a timeline for the completion of the Palakkad coach factory and a timeline for the global tender and how he is going to make this a reality.

I would be quickly going through some more issues relating to Kerala. Many projects were declared and announced in previous Budgets. As far as Kerala is concerned, not only the Palakkad coach factory project, none of these projects have been completed, or at least started. A railway medical college was announced for Thiruvananthapuram. That has not yet become a reality. Nothing has happened as far as this medical college is concerned. A bottling plant was announced. A wagon factory in my senior colleague Shri K.C. Venugopal's constituency was also announced. He also mentioned about that. Many other small and big projects were announced but nothing has happened. I would like to know the status of all these projects. I would like to know whether all these projects will be made a reality or they are just going to abandon all these projects.

As far as sub-urban railway is concerned, there is no mention; but that was one of our big hopes and expectations from this Budget. Unfortunately there is no mention about sub-urban railway. In fact, the Kerala Government has offered 50 per cent of the cost. Still there is no mention about the sub-urban railway in this Budget. For doubling, we require more funds. On the electrification between Shoranur and Mangalore, only 26 per cent of electrification is complete; 74 per cent remains to be completed. Can the hon. Minister give an assurance or at least a timeline as to when he is going to complete this electrification? As far as gauge conversion is concerned, I am thankful to the hon. Minister for ensuring that the Pollachi to Palakkad gauge conversion would be completed at least by the 30th April. I am thankful to him for that. The Punalur-Chengottai gauge conversion needs Rs. 150 crore but in this Budget only Rs. 80 crore has been allocated. The estimated cost is Rs. 250 crore. So, I demand an enhancement for the Punalur-Chengottai gauge conversion. â€¦ (*Interruptions*)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MANOJ SINHA): This year, we have the highest ever allocation for Kerala. ...(*Interruptions*)

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): We are expressing our sincere thanks for the good things you have done.

SHRI M.B. RAJESH: We are thankful but at the same time we will criticise you for not doing other good things. It is not a blind opposition. We are not blindly negative.

Finally, I would like to say that many of the demands of Kerala have not been met. Kerala has a bitter experience with various Governments that were in power at the Centre. From time to time they have been neglecting Kerala. They have been deaf and blind towards the genuine demands of

the people of Kerala. I hope that this Government will pursue a different policy and will heed to the genuine demands of the people of Kerala, especially to the long pending demand of Palakkad Coach Factory. With these words, I conclude. Thank you very much.

* **SHRI K. PARASURAMAN (THANJAVUR)** : I would like to thank our hon. Minister for Railways for having accepted my demand of creating new railway line between Thanjavur to Pattukottai which was a long standing demand of more than fifteen lakhs of people. Hon. Minister has wiped off the tears of people of these areas by accepting their demand. While, thanking our Minister once again for the allotment of funds for the implementation of this project, I request that this should be done in a speedy manner and this is a desire of our people of this area. For building overbridge at Manarkudi-Pattukotta, tender has already been completed but work has not started till date. I request for immediate starting of work. And another Needamangalam-Manarkudi and Manarkudi-Thirudurapondi railway development work is very slow. Please speed up the work.

Again, I humbly request our hon. Minister for Railways to give your wholehearted support and attention and action for the speedy implementation of the following pending railway proposals. Mayiladuthurai-Karaikudi via Peravurani-Pattukottai-Thiruvarur. This is for the conversion BG Lines for which the works are going on very slowly for the last ten years. I request full allotment of funds for the completion of this conversion of BG line within this financial year. More than 85 lakhs people will be benefitted.

Another very longstanding demands, nearly 100 years old demand, of creating new railway link from Thanjavur to Ariyalur. This new line proposal is already accepted on priority basis but nothing concrete has been done. If this project is to be implemented more than 20 lakh of people will be benefitted and more than 100 km of distance will be shortened towards the destination of Chennai. Another demand is double lining and electrification of line from Thanjavur to Villupuram via Mayiladuthurai. I request our hon. Minister for the speedy implementation of this proposal.

I request our hon. Railway Minister for the speedy development of Thanajvur Junction by providing the basic amenities like drinking water facilities, ladies toilet, digital boards in the platforms.

One ticket counter needs to be started in Post office at Athirampatnam, Pattukotai and Thiruvayaru. This is a long standing demand of the public. Yet another important demand of myself and many thousands of devotees is for providing basic amenities like drinking water facilities toilets and neat and cleaning of following station in connection with ensuing Mahamaham festival which is called Southern Kumbhamela where more than 10 lakh people will assemble from Kumbhakonam , Thanjavur, Mayiladuthurai, Papanasam, Ariyalur, Nagor, Nagapattinam and Thiruvarur.

Though I appreciate the efforts taken by our hon. Minister for the development of Railways in India, we feel sorry for not accepting the major demands of our Puratchithalaivi Amma who is working tirelessly for the welfare of the people of Tamil Nadu day and night. Her demands are aimed at the total development of Tamil Nadu.

Hence, I humbly request our hon. Minister to accept and implement the demands of our Puratchithalaivi Amma.

* **SHRI ADHALRAO PATIL SHIVAJIRAO (SHIRUR) :** I wish to draw the attention of hon. Minister of Railways to a project 'Pune-Nasik' a new Railway Network which was envisaged in 2012. The Railway have already conducted a survey about the feasibility, socio-economic benefits, potential of agricultural and industrial development and cost analysis of this project. As per the survey, the Railway network was projected to cost Rs.1900 crore. Since, it was a Maharastra specific project, the Railway Board proposed cost sharing between the Central Government and the State Government-50% of the cost being borne by the State Government. The project is still in nascent stage, I see a new light at the end of the long tunnel.

The hon. Minister, in his stimulating address to the Parliament has spoken about many "leads" for the transformation of the Railway Network and its modernization. We hope that in the next 3-4 years, people will speak about our railway network as passionately as they do about the transport and railway network in developed countries.

The hon. Minister has devoted as many as 8 paragraphs to "Network Expansion" under the compendious title - Capacity Augmentation - in his address. This shows both his commitment and resilience in achieving the stated objectives for the transformation of railway network.

Now coming towards the 'Pune-Nasik' new railway network, I wish to place on the Table of the House the *raison d'etre* for putting this project of fast track so as to complete it within a stipulated time frame. The hon. Minister, I do hope, understand the potential of this project.

Pune and Nasik are among the quintessential cities of Maharashtra; they represent apart from their economic, industrial and educational standing, the social and cultural ethos of Maharashtra. They are always embedded in the psyche of the people of Maharashtra.

The Pune-Nasik belt represents the agricultural/horticultural bowl of Maharashtra and is also a flourishing industrial and automobile hub. There are numerous leading institutions in these towns.

The aforesaid railway network between Pune and Nasik has enormous and multifarious potential for social, economic, agricultural and educational and tourism development. This will contribute to the GDP growth of the State. There are vast possibilities to generate incremental revenues, apart from facilitating movement of goods and services.

The projected network will be a 245 km long railway network track and it is vital for unfolding the potential of the region.

I appeal to the hon. Minister of Railways to wave a green flag for it.

* **SHRI SANKAR PRASAD DATTA (TRIPURA WEST) :** The Rail Budget for the year 2015-16 was high on hyperbole but low on content. In fact,

it has spelt out certain intentions with scarce factual details to translate these ideas into reality. During the first years of the 12th Five Year Plan, the railways received only Rs.1.5 lakh crores for investment. Yet, the Railway Minister bombastically promised that in the coming five years, this will increase to Rs.8.56 lakh crores.

Though the Railway Minister asserted that Indian Railways will continue to remain an asset of the people but the extent to which he wanted to raise resources for critical infrastructure through the PPP, BOT etc raises serious questions. The budgetary allocations for extending railways to backward and far flung areas and greater access for the poorer sections are totally inadequate. The railways will henceforth, only, prioritizes the unfinished projects. Thus, its social objectives will remain unaddressed. The Railway Minister's claim of a reversal of decline with the vision he spelt out hardly inspires any confidence.

The traffic growth has declined and expenditures outstrip according to revised estimates. There are 4.6 crores less originating passengers. The passenger earnings were short by Rs. 968 crores proving earlier fare hikes to be counterproductive. Given this, there should not be any euphoria over passenger fares not being raised. The gross traffic receipts were Rs.942 crores less as compared to the revised estimates. The railways success in generating internal resources for plan finances also falls short. Most importantly, the operating ratio was 2.7 per cent less, only on account of reduction in the international crude oil prices and not due to the railways internal efficiency improvement.

So far as the future is concerned, the operating ratio outlook is not bright. Promises on improving safety sounds hollow with low allocation of Rs.2200 crores for the railway safety fund. The allocation on rolling stocks has also declined.

Despite Indian railway freight being the highest in the world, the Budget has proposed a 10 per cent freight hike for grains and urea; 6.3 per cent for coal; 3.1 per cent for iron ore; 2.7 per cent for cement and slag and 0.8 per cent for iron and steel, LPG and kerosene. This will only strengthen the curren inflationary spiral. This would also adversely impact the competitiveness of railway vis-a-vis the road sector for freight movement.

It is sad state of affairs that no new allocation and no new project has been sanctioned for the state of Tripura in particular and the North East in general. Only the old wine is bottled in a new one. The demand of the Dharmanagar-Agartala gauge conversion and Agartala-Sabroom new line as well as Agartala-Akhaura (Bangladesh) rail connection project has been running slowly.

In sum, this railway budget is not going to result in *ache din* for the poor, though the railway Minister quoted the PM saying that the railways will be an instrument for 'eliminating poverty'.

SHRI P. SRINIVASA REDDY (KHAMMAM): Chairman, Sir, I rise to speak on the Railway Budget 2015-16. The full-fledged Budget of the present Government and the hon. Minister's maiden Railway Budget has not focused much on the newly carved Telangana State and has disappointed the people as a whole.

For the past couple of decades the Indian Railway's position has been very pathetic. The Government and the Railways have together failed in fulfilling the needs and aspirations of the common man. The Railways have made around 2.5 crore daily passengers suffer as it is facing a severe financial crunch. People were expecting with great hope that this Government will do something better as a stable Government, with full and fair majority, has been voted to power after a gap of long period.

Our present population is about 125 crore. There has been a demand to expand the railway network so as to fulfill the needs of the people. But so far only 12,000 km. of railway track has been laid. In the Railway Budgets, year after year, new trains are being announced to run on the same tracks, which mounts to a lot of pressure on tracks and leads to many accidents resulting in loss of property and valuable lives.

As far as electrification of railway lines is concerned, so far only 20,884 km. of track, out of 65,000 km. track, has got electrified and the remaining70 per cent of the track is yet to be electrified. It is evident that still diesel locomotives are running between commercial Capital of India, that is Mumbai and the fifth major city of India, that is Hyderabad. The Government has not taken any care to address the problem.

So far as change in advance booking of tickets from 60 days to 120 days is concerned, I think it would give more opportunity to ticket mafia to block seats in advance. The hon. Minister perhaps is thinking in line with civil aviation sector which facilitates some airlines to open reservations before six months to bridge their revenue gaps. At least the airlines provide cheap tickets for the customers who plan their travel in advance but the Minister's move to open reservation before 120 days will not provide any discount to the passengers. They will have to pay full fare.

I appreciate the concern of the hon. Minister of Railways for not increasing the railway fares as it affects a lot of people who choose to travel by train. Though it is a welcome step, the hon. Minister has ignored the recommendation of D.K. Mittal Committee for hike in fares.

I would like to highlight one more point. The Minister has not introduced any new train. It is a welcome measure. It is time now to comply with the announcements for new trains made in previous Budgets. Many new trains that were announced in the previous Budgets are yet to run on tracks. It is time to strengthen the track infrastructure. In this connection, a former Railway Board member has observed that a passenger train earns only Rs.450 per Km. at the most against Rs.4,500 per Km. by the goods train. It means that the Government is fully committed to develop freight corridors and ignore passenger traffic.

The South Central Railway has been sanctioned Rs.2,768 crore for the development of infrastructure apart from some other new line projects in Telangana.

I would like to ask the hon. Minister that when all the States in India have a train on its name, why not on our newly created Telangana State? I do not understand the logic for not announcing a new Telangana Express from Delhi to Secunderabad or do not change the name of existing A.P. Express which needs to be addressed.

The previous Government, while passing the AP State Reorganisation Bill had promised to fulfil their aspirations and to support the State in a big

way. The People of Telangana have expected a lot from the present Government, but the people of Telangana have got disappointed after seeing this Railway Budget. After bifurcation of Andhra Pradesh, the Railways have six divisions and they were also divided among both the States. The Telangana State has got only three divisions remaining and there is a persistent demand from Maharashtra to merge the Nanded Division into Central Railway. If it goes to the Central Railway, we would have only two divisions. Therefore, there is an absolute need to create a couple of new Divisions in Telangana State and especially one at Kazipet as a new Division so as to cater to the needs of the people of this backward region.

The Bhadrachalam Division of Telangana State has got highest population of tribes and other nomadic tribes. For their welfare, the previous government had announced a Bhadrachalam-Kovvur Railway line. The proposal relates to construction of new broad gauge railway line from Bhadrachalam Road – Kovvur alignment (sanctioned in Railway Budget, 2013-14) by merging with Bhadrachalam – Sattupallli alignment (sanctioned in Railway budget of 2010-11), up to proposed Chandragonda Station on Bhadrachalam – Sattupalli line as both these alignments are falling in the same vicinity – within 21 kilometres – which covers mainly tribal areas to facilitate these tribals to mix up with mainstream but no expeditious progress has been achieved and no reference has been made in this budget. The people of Telangana were expecting some new railway lines, new Road Over Bridges and some RUBs. No effort had been made towards these new proposals.

Lastly, I would like to draw the attention of the hon. Minister of Railways to provide some extra infrastructural facilities to generate employment for the local unemployed youth and to allocate more funds for the development of Telangana State, as the State of Telangana is at infant stage.

Now, finally on behalf of YSR Congress Party, we are supporting the Railway Budget.

श्री राकेश सिंह (जबलपुर) : सभापति महोदय, मैं अपनी बात शुरू करने से पहले माननीय मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी, रेल राज्य मंत्री मनोज सिन्हा जी को इस साहसी बजट के लिए धन्यवाद देना चाहता हूं। मैं इसको साहसी क्यों कह रहा हूं, इसके बारे में भी बताऊंगा। मैं माननीय प्रधानमंत्री जी को भी धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने अपने साथियों को ऐसा नेतृत्व प्रदान किया है कि देश के विकास के लिए वे साहसी कदम उठा सकें।

महोदय, रॉबर्ट फ्रॉस्ट एक अंग्रेजी साहित्यकार हैं। उनकी एक बहुत ही प्रेरक कविता है, जिसका हिन्दी अनुवाद स्वर्गीय हरिवंश राय बच्चन जी ने किया है।

"गहन सघन मनमोहक वन तरु

मुझको आज बुलाते हैं

किन्तु किए जो वादे,

याद मुझको वे आते हैं

अभी कहां आराम

यह मूक निमंत्रण छलना है

अरे, अभी तो मुझको मीलों-मीलों चलना है।"

महोदय, इसी सत्र में रेल बजट प्रस्तुत हुआ है, हम उस पर चर्चा कर रहे हैं। भारतीय रेल इस देश में सिर्फ आवागमन का एक हिस्सा मात्र नहीं है। बल्कि इस देश के आम जनता के जीवन का एक महत्वपूर्ण अंग है। भारतीय रेल हमारे किसानों के लिए उर्वरक और खाद पहुंचाकर, जहां जीवनदायिनी होने की भूमिका अदा करती है, वहीं इस देश का युवा इसी भारतीय रेल से गांवों कस्बों से निकल कर, अपने भविष्य के निर्माण के लिए जाते हैं। विवाह के पवित्र बन्धन बंधने में गरीब और अमीर का भेद किए बगैर हमारी भारतीय रेल हमारी जिम्मेदारी को निभाती है।

इस देश का गरीब, आम आदमी, गांव का किसान, हमारे युवा और महिलाएं इसी भारतीय रेल से सफर करते हैं। जब हम आज यहां रेल बजट पर चर्चा करने के लिए बैठे हैं, तो हमें यह कहते हुए दुख होता है कि आजादी के बाद से अभी तक पूरे देस को एक सूत्र में बांधने वाली भारतीय रेल के साथ न्याय नहीं हुआ। इसलिए हमारी रेल जिन हालात में पहुंची है, दरअसल वही हालात हमारे आज के रेल मंत्री के लिए सबसे बड़ी चुनौती है। लेकिन हमें प्रसन्नता है कि हमारे माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में रेल मंत्री डटकर हर चुनौती का सामना करने के लिए तैयार हैं।

महोदय, 64,600 किलोमीटर के रेलवे ट्रैक्स पर दौड़ने वाली 12,335 रेलगाड़ियां 8,500 रेलवे स्टेशनों पर रोज़ाना करीब 2 करोड़ 30 लाख यात्रियों की सेवा करती हैं। इनमें से भी 1 करोड़ 10 लाख रेल यात्री सामान्य डिब्बों में सफर करते हैं। ये देश के किसान हैं, देश का युवा है, देश की नारी शक्ति है। यही इन्हें सुविधा देने की लम्बी दूरी तय करने की चुनौती है। मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा जिन्होंने इस देश को भूल में नहीं डाला बल्कि भारतीय रेल को उस राह पर ले जाने का निर्णय किया जिस पर चलकर यह रेल भविष्य की रेल बन सके।

मैं रेल मंत्री जी की एक बात यहां दोहराना चाहता हूं। उन्होंने कहा कि भारतीय रेल के हाई डैनसिटी वाले नेटवर्क में 1,219 खंड हैं। यह वे खंड हैं जो देश के महानगरों को रेल के माध्यम से जोड़ते हैं। इनमें से 492 खंड ऐसे हैं जो अपनी क्षमता के 100 प्रतिशत से ज्यादा पर काम कर रहे हैं, 228 खंड ऐसे हैं जो अपनी क्षमता के 80 से 100 प्रतिशत पर काम कर रहे हैं। इसका मतलब यह सदन और यहां बैठे हुए लोग बहुत अच्छी तरह से जानते हैं। हमारी भारतीय रेल किन दबावों से होकर गुजर रही है। इतना दबाव की रेल नेटवर्क के रख-रखाव में मुश्किलें आ रही हैं, इतना दबाव कि राजधानी, शताब्दी जैसी हमारी रेलगाड़ियां जिन्हें हम 150 किलोमीटर से अधिक की गति पर चला सकते थे, आज हमें 70 किलोमीटर की रफ्तार पर चलाना पड़ रहा है, इतना दबाव कि जिन पटरियों पर राजधानी और शताब्दी जैसी ट्रेनें चल रही हैं, उन्हीं पर पैसेजर ट्रेन भी चल रही हैं और उन्हीं पर मालगाड़ियों को भी चलाना पड़ रहा है और वह भी मात्र 25 से 30 किलोमीटर की रफ्तार पर। आखिर क्या कारण है कि ऐसे हालात हुए उस रेल के जिसे हम इस देश की धमनी कहते हैं।

मैं यह भी बताना चाहूंगा कि मैंने इस बजट को क्यों साहसी कहा है। हम जरा पिछले साल के आंकड़ों पर नजर डालें। साल 2013 में ऑपरेटिंग रेशियो 90.19 प्रतिशत था, 2012 में 94.85 प्रतिशत था, 2011 में 94.59 प्रतिशत और 2010 में 95.28 प्रतिशत था। लेकिन इस बार रेल बजट में ऑपरेटिंग रेशियो 88.5 प्रतिशत रखने का लक्ष्य रखा गया है जो पिछले नौ सालों में सबसे बेहतर लक्ष्य है। यही किसी भी रेल मंत्री के लिए एक सबसे बड़ी चुनौती है जिसे हमारे माननीय रेल मंत्री जी ने स्वीकार किया है।

महोदया, साल 2001-2002 में पैसेंजर ट्रेनों की संख्या 8897 थी, जो साल 2011-2012 तक बढ़ कर 12335 हो गई। इसका मतलब यह है कि दस साल में सिर्फ 3438 नई ट्रेनें अलग-अलग मंत्रियों ने शुरू की थीं। हम हर बार रेल बजट में इस बात को देखते रहते थे कि किस रेल मंत्री ने कितनी रेलगाड़ियां शुरू की हैं और कितनी रेलगाड़ियों के फेरों में वृद्धि हुई है और कितनी गाड़ियों को आगे बढ़ाया। इसी दबाव के चलते भारतीय रेल के वित्तीय हालातों को जानते हुए भी, उसके इंफ्रास्ट्रक्चर को जानते हुए भी किसी रेल मंत्री ने यह साहस नहीं किया कि नई रेलगाड़ियों को छोड़ कर पहले रेल यात्रियों की सुविधाओं की बात करें। मैं आज पूछना चाहता हूं कि क्या कभी किसी पूर्व रेल मंत्री ने यह पूछा कि देश की 64600 किलोमीटर लम्बी रेल लाइनों पर दौड़ने वाली इन गाड़ियों में लगभग दो करोड़ तीस लाख यात्री यात्रा करते हैं, क्या उन्हें हम सुविधा दे पा रहे हैं? इनमें से जो सामान्य श्रेणी में यात्रा करने वाले एक करोड़ दस लाख यात्री हैं, उन सभी को सीट देने की स्थिति में क्या हम हैं?

महिला रेल यात्रियों को तो हम सुरक्षित यात्रा का भरोसा देने की स्थिति में इससे पहले कभी नहीं रहे हैं। इसी कारण हमारी महिला साथी सांसद कह रही थीं कि जिस समय ममता जी ने अपना रेल बजट प्रस्तुत किया था, उस समय मैंने अपनी चर्चा में पूछा था कि आपने एक अच्छी योजना की बात तो कही है, लेकिन कभी आपने एक हाथ में पोटली उठाए हुए और दूसरे हाथ में बच्चे को लेकर बड़ी मुश्किल से रेल के डिब्बे में चढ़ने वाली हमारी माँ-बहन की चिंता की है जो टायलेट के पास खड़ी हो कर डरी आंखों से लोगों को देखती रहती है और इस बात से डरती रहती है कि कोई उसे वहां से भी न हटा दे। कभी आपने हमारे उस गरीब, बुजुर्ग मजदूर किसान की चिंता की है जो लाठी टेकते हुए दरवाजे के पास यात्रा करता है।

महोदय, इसीलिए मैं कहता हूं कि हमारे रेल मंत्री जी का बजट साहसी है क्योंकि सिर्फ नयी रेलगाड़ियों को शुरू करने की बात ही नहीं की है, बल्कि साथ में इस देश के गरीब के लिए, किसान के लिए बेरोजगार युवकों के लिए, हमारी गरीब मां-बहनों के लिए सामान्य श्रेणी के डिब्बों को बढ़ाने की बात भी की है। उन रेलगाड़ियों में अतिरक्त डिब्बों को जोड़ने की बात भी की है। कई रेलगाड़ियों में 24 के स्थान पर 26 सवारी डिब्बे जोड़े जाने की बात की है, जिसका सीधा मतलब है आम रेल यात्री को अधिक स्थान मिलने की सम्भावना। अब बात सिर्फ सवारी डिब्बों को बढ़ाने की नहीं है, उन सब डिब्बों में यात्रा करने वाले यात्री सुरक्षित रहे, सुखद रहे, इसको लेकर भी इस रेल बजट में चिंता की गयी है। पहली बार किसी रेल मंत्री की नजर इस बात पर गयी है कि अपर बर्थ पर चढ़ने के लिए बनायी गयी सीढ़ियां हैं, यह असुविधाजनक हैं और उन सीढ़ियों के स्थान पर सुविधाजनक सीढ़ियां बनायी जानी चाहिए। सीनियर सिटीजन के लिए पहली बार यह बात हुई है। बहुत बार हम ट्रेन में सफर करते हुए देखते थे कि 70-75 साल के बुजुर्गों को ऊपर की बर्थ मिला करती थी। उनके लिए तय किया गया है कि उनका निचली बर्थों में कोटा बढ़ाया जाएगा। छोटी-छोटी बातें हैं, लेकिन पता नहीं क्यों, इन बातों की ओर पहले की सरकारों का ध्यान नहीं गया। फरवरी, 2014 में इस सदन में जो अंतरिम बजट प्रस्तुत किया गया था, जब मैं उसको देख रहा था तो कुछ आंकड़े सामने आए थे। हमारे पूर्व रेल मंत्री जी सदन में मौजूद हैं, कुछ गलती हो तो उसको वे ठीक करेंगे। 17 प्रीमियम ट्रेनें, 39 एक्सप्रेस ट्रेनें, 10 पैसेंजर मेमू-डेमू, ये सारी घोषणाएं आपने की थीं। इसके अलावा छह ट्रेनें थीं, जिनके आपने फेरे बढ़ाए थे। लेकिन भारतीय रेल की फाइनैंशियल हेल्थ और परफोर्मेंस पर बोलते वक्त इस सदन को यह नहीं बताया गया कि देश की धमनियां कही जाने वाली भारतीय रेल किन दबावों से गुजर रही है। कैसे भारतीय रेल के कई खंड 100 प्रतिशत से ज्यादा क्षमता पर काम कर रहे हैं। यह बताने का साहस पहली बार इस बार के रेल मंत्री जी के बजट में हमें देखने को मिला है। कांग्रेस और यूपीए सरकार के समय पर परियोजनाओं को पूरा करने पर नहीं बल्कि नई-नई घोषणाओं पर ज्यादा ध्यान दिया गया। पिछले तीस सालों में 197883 करोड़ रुपए की लागत की 676 परियोजनाएं स्वीकृत की गई और उनमें से मात्र 317 परियोजनाओं को ही पूरा किया गया। शेष जो 359 परियोजनाएं बाकी हैं, उन्हें पूरा करने के लिए 182000 करोड़ रुपयों से अधिक की आवश्यकता है। कौन इन परियोजनाओं को पूरा करेगा? मैं सदन में पूरी जिम्मेदारी के साथ कहना चाहता हूं कि आप राजनीतिक आधार पर परियोजनाओं को रुपया देने का निर्णय लिया करते थे, लेकिन हम किसी भेदभाव के बगैर प्राथमिकता के आधार पर इन सभी परियोजनाओं को पूरा करने का भरोसा सदन को दिलाते हैं।

महोदय, पिछले दस सालों में सात हजार करोड़ रुपये मूल्य की 99 नई लाइन परियोजनाओं को स्वीकृत किया गया था। सदन को आश्चर्य होगा कि उनमें से मात्र एक परियोजना पूरी हुई है। इसलिए हमारे वर्तमान रेलमंत्री जी ने चाहते कि देश को विकास के रास्ते पर आगे ले जाने वाली ये परियोजनाएं मजाक का कारण बनें। मेरी नजर वर्ष 2013-14 के रेल बजट पर भी गयी थी, वह फुलफ्लेज्ड बजट था, उसमें भी एक्सप्रेस ट्रेन्स और पैसेंजर ट्रेन्स की बात की गयी थी, लेकिन उसमें भी यह नहीं बताया गया कि यह रेल भविष्य की रेल कैसे बनेगी। उस समय के जो रेलमंत्री थे, यह बहुत महत्वपूर्ण विषय है, इसी सदन में अपने भाषण में उन्होंने माना था कि काकोदकर कमेटी और सैम पित्रोदा समिति की सिफारिशों में से केवल कुछ पर काम शुरू हुआ है, बाकी सिफारिशों पर सरकार विचार कर रही है। ये समितियां भारतीय रेल के आधुनिकीकरण और सुरक्षा के बारे में थीं। मैं यह नहीं कहता कि इन्होंने कुछ नहीं किया, लेकिन यह जरूर बता रहा हूं कि इन्होंने क्या किया। वर्ष 1960 में एक कुंजरु समिति बनी, जो रेलवे सेफ्टी रिव्यू कमेटी थी, इस कमेटी ने अपनी सिफारिशें दीं। फिर वर्ष 1968 में वांगचू कमेटी बनी, वह भी रेलवे सेफ्टी रिव्यू कमेटी थी, उसने भी सुरक्षा के बारे में सिफारिशें दीं। फिर वर्ष 1978 में सीकरी कमेटी बनी, यह भी रेलवे सेफ्टी के बारे में थी। जस्टिस खन्ना की अध्यक्षता में खन्ना कमेटी बनी, उसके बारे में कहा गया कि अब तक तमाम कमेटियों द्वारा दी गयी सिफारिशों का अध्ययन करके सरकार को बताएगी। सिलसिला यहीं नहीं रुका, उसके बाद फिर अनिल काकोदकर की अध्यक्षता में एक हाई लेवल रेलवे सेफ्टी रिव्यू कमेटी बनाई गयी। रेलवे के आधुनिकीकरण के बारे में पित्रोदा जी के अध्यक्षता में एक कमेटी बनाई गयी। इतनी कमेटियां बनीं, लेकिन 50 साल से ज्यादा समय तक देश में सरकार चलाने वाले लोग देश में मात्र 11 हजार किलोमीटर रेललाइन जोड़ पाए। रेलवे ट्रैक्स में से आधे ट्रैक्स का भी इलेक्ट्रिफिकेशन नहीं कर पाए। सिर्फ कमेटियां बनाने से रेलवे का विकास नहीं हो सकता। काकोदकर समिति ने बहुत महत्वपूर्ण बात कही थी कि हर साल कम से कम 15 हजार लोगों की ट्रेन से कटकर मौत होती है। ये मरने वाले लोग कौन होते हैं - आम आदमी, गरीब, किसान, मजदूर जैसा हमारा कोई देशवासी। उस कमेटी ने यह भी कहा था कि वर्ष 2010 में पूरी दुनिया में जो 50 बड़ी रेल दुर्घटनाएं हुई हैं, उनमें से 30 प्रतिशत केवल भारत में हुई हैं, लेकिन उनसे कुछ सीखा गया हो, ऐसा दिखाई नहीं देता है। बजट की आलोचना करना आसान है, लेकिन सच्चाई सामने है। वेणुगोपाल जी अपने भाषण में कह रहे थे कि बोगियां 25 साल पुरानी हैं, लेकिन उनकी जानकारी के लिए मैं बताना चाहता हूं कि केवल बोगियां ही नहीं, रेलवे के पास जो एक्सलवी कोच, रोलिंग स्टॉक, फायर ब्रेक सिस्टम, मॉडर्न टैक पिट स्लीपर, लांग वेल्डर रेल, रूट रिले इंटरलॉकिंग, ट्रैक सिगनलिंग सिस्टम और पैनल इंटरलॉकिंग आदि सारी तकनीकें 25 साल से अधिक पुरानी हैं। 50 साल से अधिक समय तक इनको ये काम करने से किसने रोका था? आज छोटे-छोटे देशों में भी मालगाड़ियां 25 मीट्रिक टन का एक्सेस लोड लेती हैं और उनकी रफ्तार 120 से 150 किलोमीटर प्रति घण्टे होती है, जबकि भारतीय मालगाड़ियां 18 से 20 मीट्रिक टन का लोड लेती हैं। यही विरासत है जो हमें प्राप्त हुई है। इसलिए मैं बार-बार कहता हूं कि देश को सच्चाई बताने के लिए साहस चाहिए और यह साहस रेल मंत्री जी ने दिखाया है। उन्होंने यह भी कहा है कि रेलवे में लम्बे समय से कम निवेश हुआ है, इसकी वजह से देश का नुकसान हुआ, रेलवे का काम प्रभावित हुआ, उसकी कार्यक्षमता घटी।

एक बहुत महत्वपूर्ण विषय जिसकी आज हर तरफ चर्चा होती है, वह सफाई है। यह अपने आप में एक बड़ा गंभीर मुद्दा है, इसे लेकर पहले वाली सरकार की गंभीर थी, यह इससे स्पष्ट होता है कि यूपीए के एक मंत्री ने खुलेआम कहा था कि भारतीय रेल खुला शौचालय है। यह खुला शौचालय शौचालय न रहे, उसे रोकने के लिए आपने क्या किया? यह पहली बार हुआ है कि भारतीय रेल में रेलवे स्टेशन्स और रेलगाड़ियों की साफ-सफाई के लिए अब एक नया विभाग बनाया जा रहा है। यह प्रस्ताव माननीय रेलमंत्री जी इस बजट में लेकर आए हैं। वह विभाग केवल रेलवे स्टेशन्स और रेलगाड़ियों में साफ-सफाई का ही ध्यान रखेगा। शायद देश के आम आदमी को आज यही चाहिए। अब इंटीग्रेटेड ट्रेनिंग केवल औपचारिकता नहीं रहेगी, बल्कि विशेष कार्य के रूप में रेलवे में देखी जाएगी और इसके लिए प्रोफेशनल एजेंसीज की मदद ली जाएगी। रेलवे कर्मचारियों को इसके प्रशिक्षण भी दिया जाएगा। बाकी बहुत सी बातें हमारे योगी जी ने कह दी हैं, मैं उन्हें दोहराना नहीं चाहता। जैसे उन्होंने भी बायो टायलेट्स की बात कही, डिसपोज़ेबल बिस्तर की बात कही और डिसपोज़ेबल बैग की बात कही।

तमाम विपरीत परिस्थितियों के बाद जब हमारी एनडीए सरकार आई, तो पहले अंतरिम रेल बजट में भारतीय रेल के लिए सबसे आवश्यक मुद्दे साफ-सफाई के लिए 40 प्रतिशत राशि की वृद्धि की थी। मुझे यह कहते हुए प्रसन्नता है कि इस रेल बजट में यात्री सुविधाओं के लिए 67 प्रतिशत राशि की वृद्धि की है। हमारी भारतीय रेल दुनिया के सामने शर्म का विषय न बने, बल्कि हम इस पर और अपने नेतृत्व पर गर्व कर सकें, ऐसे उपाय हैं, जो हमारी एनडीए सरकार की गम्भीरता दिखाते हैं।

महोदय, दुर्भाग्यपूर्ण स्थिति है, बात छोटी सी है कि हमारे रेल मंत्री जी को आज़ादी के 67 साल बाद भी सदन में आकर कहना पड़ रहा है कि हम स्टेशंस पर वाटर वेंडिंग मशींस लगाएंगे, ताकि कम दाम पर इस देश के गरीब आदमी को पीने का पानी उपलब्ध हो सके। आज़ादी के 67 सालों में 55 साल तक इनके राज करने के बाद भी इस देश के गरीब आदमी को पीने का साफ पानी भी आप उपलब्ध नहीं करा सके और फिर भी ये हमारी आलोचना करते हैं।

सभापति महोदय, मुझे 2014 का अंतरिम रेल बजट जो पिछली सरकार ने पेश किया था, उसके बारे में कुछ कहना चाहूंगा। उसमें यात्री सुविधाओं वाला सेक्शन मैं देख रहा था। मुझे उसमें साफ-सफाई वाले विषय पर कोई जिक्र नहीं दिखाई दिया। सन् 2013 में बंसल जी के रेल बजट में जरूर कुछ इस बारे में बात कही गई थी कि 8500 रेलवे स्टेशंस में से 104 स्टेशंस पर साफ-सफाई पर ध्यान देंगे। उस पर क्या हुआ पता नहीं है। बायो टायलेट्स बढ़ाने की बात थी, कितने बढ़ाएंगे, यह भी पता नहीं, 12335 ट्रेंस में से कितनी ट्रेंस में लगाएंगे, इसकी भी कोई जानकारी नहीं है। इसके अलावा उन्होंने 200 स्टेशंस पर मेकेनाइज्ड क्लिनिक की बात कही थी, उसका भी कुछ पता नहीं। सन् 2011-2012 के रेल बजट में भी इस बारे में कोई जिक्र नहीं था।

महोदय, मैं पूर्व के रेल मंत्रियों के कामकाज पर कोई टिप्पणी नहीं कर रहा हूं, बल्कि भारतीय रेल और भारतीय रेलगाड़ियों में सफर करने वाले यात्रियों के लिए बेहतर सुविधाओं और नीति के बारे में निवेदन करना चाहता हूं। इस काम के लिए चाहे इधर के साथी हों या उधर के, सबको एक साथ मिलकर रेलवे के विकास के लिए आगे आना होगा। हमारे प्रधान मंत्री का जो नारा है - सबका साथ, सबका विकास, इसे एक साथ दोहराने की आवश्यकता है। होना तो यह चाहिए था कि दुनिया के देश रेलवे के इंफ्रास्ट्रक्चर के मामले में हमसे कुछ सीखते। लेकिन आज हम यह कहने के लिए मजबूर हैं कि हम अपने रेल यात्रियों को गुणवत्ता वाला पूर्ण भोजन मिले, उसके लिए हम उन्हें ब्रांडेड भोजन उपलब्ध कराएंगे। आज़ादी के बाद से आज तक हम भोजन और पेयजल भी उन्हें सही ढंग से उपलब्ध नहीं करा सके।

सभापति जी, बंसल जी ने 2013-2014 के अपने रेल बजट में कहा था कि रेल यात्री सुरक्षित और आरामदायक यात्रा के हकदार हैं। आज़ादी के 65 साल बाद भी वह सिर्फ यह बता रहे थे कि वे सुरक्षित यात्रा के हकदार हैं, तो क्या वे इस बात की प्रतीक्षा कर रहे थे कि जब हम इस तरफ आएंगे तब इन चीजों को हम ठीक करेंगे। ठीक है, इस चुनौती को हमारे रेल मंत्री जी ने स्वीकार किया और इसे करके भी दिखाएंगे। अब हम और भी आगे बढ़े हैं। ट्रेंस में महिला डिब्बों में सीसीटीवी कैमरों से नजर रखने की बात कही गई है ताकि महिला यात्री अपने को सुरक्षित महसूस कर सकें।

शिकायत के लिए अब किसी स्टेशन पर जर्नी ब्रेक करने की जरूरत नहीं होगी, बल्कि चलती गाड़ी में ही आप अपनी शिकायत दर्ज करा सकेंगे। सुरक्षा के लिए एक टोल फ्री नम्बर भी निर्धारित कर दिया गया है।

सभापति महोदय, रेल दुर्घटनाएं भारतीय रेलवे के लिए एक दर्दनाक पहलू हैं। इससे न केवल रेलवे की सम्पति का नुकसान होता है, बल्कि हमारी रेल सेवाएं भी बाधित होती हैं। हम इन दुर्घटनाओं में अपने कई देशवासियों को भी खोते हैं। सरकार की कोशिश है कि रेलवे सेफ्टी को लेकर बेहतर से बेहतर लक्ष्यों को हम प्राप्त करें। सन् 2007 से 2012 तक भारतीय रेलवे में डीरेलमेंट की 398 घटनाएं हुई हैं। इन्हीं वर्षों में 330 दुर्भाग्यपूर्ण लेवल क्रासिंग एक्सीडेंट हुए हैं। सन् 2009 से 2012 के बीच में 402 रेल यात्रियों ने अपनी जान गंवाई है। ये चिंताजनक आंकड़े हैं। ऐसे बहुत से आंकड़े हैं, जिन्हें मैं बता सकता हूं। केवल वर्ष 2010-11 और 2011-12 में 12795 लाख रुपये की सम्पति का नुकसान रेलवे को हुआ है। वर्ष 2002-03 के समय में जब माननीय अटल जी की सरकार थी, तब कॉरपोरेट सेफ्टी प्लान की शुरूआत हुई थी, जो भारतीय रेल की सुरक्षा भावना को लेकर थी। दस साल में दो चरणों में इसको पूरा होना था, लेकिन कैग की रिपोर्ट कहती है कि 31835 करोड़ रुपये के फण्ड के साथ जो सेफ्टी प्लान शुरू हुआ था, उसका पहला चरण वर्ष 2008 में भी पूरा नहीं किया जा सका। यह दुर्भाग्यपूर्ण बात है। वर्ष 2004 में तय हुआ था कि पांच हजार ट्रेन्स में फायर अलार्म सिस्टम लगाए जाएंगे, लेकिन आंकड़े बता रहे हैं कि वर्ष 2010 में केवल प्रयोग के तौर पर एक ट्रेन में आप यह सिस्टम लगा सके थे। ऐसे बहुत सारे आंकड़े हैं, जिनको लेकर मैं ज्यादा समय नहीं लेना चाहता हूं।

सभापति महोदय, 47.33 दुर्घटनाएं जो कि रेलवे कर्मचारियों के कारण न होकर दूसरे कारणों से होती हैं, उनमें से अधिकांश अनमेन्ड रेलवे क्रॉसिंग्स पर होती हैं, यह चिंताजनक है क्योंकि पूरे देश में 30348 लेवल क्रॉसिंग हैं, जिनमें 11563 रेलवे क्रॉसिंग मानव रहित हैं। हमें यह कहते खुशी है यह कहते हुए कि माननीय रेल मंत्री जी ने यह निर्णय किया है कि इस बार साढ़े तीन हजार जो मानव रहित रेलवे क्रॉसिंग हैं, उनको हटा दिया जाएगा। यह आप भी कर सकते थे, लेकिन आप संसाधनों की कमी का रोना रोते रहे।

महोदय, हमारे रेल मंत्री जी ने आने वाले सालों में रेलवे का कायाकल्प करने के लिए साढ़े आठ लाख करोड़ रुपये के निवेश की योजना बनायी है। इसके पहले देश में सरकारें कर सकती थीं, लेकिन नहीं कर पाए। ये क्यों करना पड़ा, इसके अनेक कारण हैं, केवल मैं एक पर बात करना चाहता हूं कि इनके समय पर सैम पित्रोदा की समिति बनी थी, वह रेलवे के आधुनिकीकरण को लेकर बनायी गयी थी। उसने रिपोर्ट दी थी कि भारतीय रेल को भविष्य की रेल बनाना है तो इसके लिए 8 लाख 39 हजार करोड़ रुपये की आवश्यकता है, लेकिन उस पर कुछ नहीं हुआ। दिनेश त्रिवेदी जी ने समिति बनायी थी, लेकिन उनको भी बाहर कर दिया गया। बंसल जी आए, वे भी चले गए। खड़गे जी आए, लेकिन परिणाम कुछ नहीं निकला। पिछली सरकार के कार्यकाल के दौरान वर्ष 2011-12 में भारतीय रेल में 80 इंटरनल सेफ्टी ऑडिट किए गए, तीस इंटर रेलवे सेफ्टी ऑडिट किए गए, ठीक उन कमेटियों की तरह, जिनका मैंने पहले उल्लेख किया है। लेकिन इन सब का नतीजा जीरो रहा। रेलवे ट्रैक्स पर भी बहुत सी बातें की जा सकती हैं, लेकिन मैं उसको छोड़ रहा हूं।

महोदय, आज जरूरत है कि आज की रेल को भविष्य के लिए तैयार किया जाए। इसके लिए रेल मंत्री जी ने आज तक की सबसे बड़ी राशि 96 हजार 182 करोड़ रुपये की लागत की 77 परियोजनाओं को स्वीकृत किया है। जिन से 9 हजार 4 सौ किलोमीटर ट्रैक्स पर दोहरीकरण, तिहरीकरण और चौहरीकरण का कार्य किया जाएगा। इसमें इलेक्ट्रीफिकेशन का काम भी शामिल है। सदन की जानकारी के लिए यह राशि वर्ष 2013-14 के बजट से स्वीकृत राशि से 2700 गुना ज्यादा है। रेलवे के इलेक्ट्रीफिकेशन की बात करें तो वहां भी स्थिति वही रही है कि 31.39 परसेंट ट्रैक का विद्युतीकरण पहले हो पाया है। आधे का भी आप नहीं कर पाए हैं। अब उसके लिए भी हमारी सरकार ने जिम्मेदारी उठायी है कि इसको पूरा करेंगे।

एक बहुत महत्वपूर्ण विषय जिसके बिना यह अधूरा रहेगा कि भारतीय रेल की क्षमता विस्तार के लिए यह बहुत जरूरी है कि गैज कनवर्जन पर काम किया जाए। यह भारतीय रेल की आज जरूरत है। हमें नैरो गेज और मीटर गेज को बड़ी गेज में परिवर्तन करना पड़ेगा, जिसके कारण रेलवे के संचालन और समय में बढ़ोतरी होती है। लेकिन इस पर कितने ये लोग गम्भीर रहे हैं, यह भी सब के सामने है। खड़गे जी यहां बैठे हैं, इनके समय में केवल 383 किलोमीटर के अमान परिवर्तन की ही बात की गयी थी। लेकिन इस बार हमारे रेल मंत्री जी ने आठ सौ किलोमीटर का लक्ष्य रखा है, जो निश्चित रूप से पूरा करके दिखाएंगे।

16.00 hrs

महोदय, अंत में मैं इन बातों के साथ समाप्त कर रहा हूं कि सरकारें वही सफल होती हैं जिन में दूर दृष्टि हो, दृढ़ इच्छा शक्ति हो, जिनमें इस देश के किसान के प्रति सम्मान हो। जिनमें मजदूरों के प्रति करुणा हो, जिनमें युवाओं के प्रति वात्सल्य का भाव हो और जिनमें नारी के प्रति श्रद्धा हो। हमारे प्रधान मंत्री जी हमेशा कहते हैं कि वक्त बदल रहा है, इसलिए हम सबको अपनी सोच बदलनी पड़ेगा। समय के साथ-साथ दुनिया के साथ हमारी रेल को आगे लेकर जाना पड़ेगा, ताकि भारतीय रेल इस देश के आम आदमी की जिंदगी का हिस्सा बनी रहे, भविष्य की रेल बनी रहे। यह रेलगाड़ी सिर्फ उत्तर में कश्मीर को, दक्षिण में कन्याकुमारी को, पश्चिम में गुजरात को और नार्थ ईस्ट में मेघालय को ही नहीं जोड़ती, बल्कि इस देश के आम आदमी के दिलों को भी जोड़ती है। यह इस देश के किसानों की जिंदगी का हिस्सा है, इस देश के युवाओं के भविष्य के सपनों की वाहक है, इस देश की महिला शक्ति का विश्वास है। लेकिन भारतीय रेल को अगर हमें भविष्य की रेल बनाना है तो हम सबको एक साथ मिलकर रेल के विकास के लिए ठोस कदम उठाने के लिए हमारे विजनरी रेल मंत्री, माननीय सुरेश प्रभु जी और मनोज सिन्हा जी के साथ कदम से कदम मिलाकर खड़ा होना पड़ेगा और माननीय प्रधान मंत्री जी का रेल को लेकर जो विजन है - स्पीड, स्किल, सर्विस और सेफ्टी, इस विजन को आगे लेकर बढ़ना पड़ेगा। यही भारतीय रेल के विकास का आधार बनेगा।

इसी के साथ इस बजट का समर्थन करते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। पूर्व में ही मैंने अपने प्रदेश के संबंध में अपनी मांगें माननीय रेल मंत्री जी को सौंप दी हैं, मुझे विश्वास है कि उनके नेतृत्व में वे सभी पूरी होंगी। धन्यवाद।

*SHRI GAURAV GOGOI (KALIABOR): The Indian Railways serve two competing objectives. First, it has a social mandate because many towns and villages are disconnected from the railway grid, causing pain and suffering to millions of people. Second, it has a commercial objective to earn annual profits because it has to pay a dividend to the Government of India. Over the recent decades, the Railway Department has struggled to find the right balance between its social and commercial objectives. As a result, despite possessing one of the oldest railway networks in the world, our railways are overcrowded, dirty, slow and rarely run as per the schedule. Passengers have to fight everyday to board the train. Quite often, they used to fall from the platform and suffered injuries. Stations lack basic amenities, such as chairs, waiting lounges, clear toilets, consumer outlets and hotels.

But the Indian Railways have the potential to be a social enterprise where it continues to be the lifeline of the country and generate higher internal returns on its revenue.

Unfortunately, the railway budget lacked specific details on the roadmap to recovery. By hiking the freight rates, the Indian Railway have made freight rail even more unattractive compared to freight by road. Already the hike in passenger fares in 2014-15 had led to decrease in passenger revenues. Also the gross budgetary support given by the Government i.e. Rs. 40,000 crore is unsubstantial. It amounts to only 40% of the annual budget compared to other Asian countries where Government support is 60-70% of the total budget. The Railway Minister has paid far more thrust and emphasis on the private sector than on the Government. It seeks the benevolence of the international bond market, foreign institutional investors and private investors. Compared to other countries where

the share of private investors is 17% of the total Budget, the Railways Minister seeks to raise 35% from the private sector. This assumption is highly unrealistic because no private investors will enter the Indian Railways till the time it becomes more profitable. The Railways continue to compromise on safety of women and suburban passengers. Installation of more CC T.Vs will not reduce crimes against women until we don't have a rapid

response force and security personnel in each carriage. Suburban passengers in Mumbai still do not get adequate compensation for their injuries. Therefore, the 2015-16 railway budget lacks concrete measures to reform the Indian Railways and its full of assumption and old promises. For the State like Assam, it is important that the Railways connect upper Assam and Central Assam through the Numaligarh Jakhalabandha Railway Line. This line will provide for faster movement of goods from the Numaligarh Refinery in Golaghat and will facilitate more passengers to the Kaziranga National Park in Assam. I request the Railways Minister to utilize his time at the Ministry more judiciously and focus on pragmatism within a time bound delivery system.

* **SHRI KARADI SANGANNA AMARAPPA (KOPPAL) :** I congratulate our Railway Minister for presenting a good development oriented Railway Budget. Rather than offering freebies the railway budget focuses on cleanliness, investment and infrastructure. This budget gives a vision as well as a way forward to the railways. Citizens are not burdened with the increase in the passenger fares.

Karnataka has only 16.9 km per 1,000 sq km. railway network while Tamil Nadu, Gujarat and Punjab have much higher rail densities. To increase the railway network in the state, the Government of Karnataka had signed an MoU with the Ministry of Railway earlier to provide free land and bear 50 per cent of the project cost.

A major portion of the state comes under the Hubli-headquarter South Western Railway Zone, some parts of railway network also fall under the Southern Railway Zone and South Central Railway Zone.

Over Rs.2,450 crore are earmarked for Karnataka's ongoing projects, of which Rs.368 crore has to be borne by the state on cost-sharing basis. Last year, Karnataka received around Rs.2,000 crore for ongoing projects. Rs.1,001 crore are allocated for laying new lines against last year's Rs.487 crore and Rs.66 crore for gauge conversion against last year's Rs.11.5 crore.

A sum of Rs.1,268 crore has been sanctioned for doubling work, while last year the state got around Rs.400 crore. Rs.115 crore are sanctioned for railway under / over bridges. Money sanctioned for the doubling and electrification of three lines is Penukonda-Yelahanka (120 km)- Rs.958 crore; Hubbali-Chikjajur (190 km)-Rs.1,900 crore; and Arasikere-Tumkur (96 km)-Rs. 960 crore. The Bengaluru-Kochuveli Express, Yeshwantpur-Secunderabad Garib Rath, Mysuru-Dadar Sharavathi Express and Bengaluru-Mysuru Chamundi Express are among the 128 trains that will get the e-catering facility. Wi-fi hotspots will be set up at the Bengaluru cantonment, Krishnarajapuram, Bangarpet, Kengeri, Banaswadi, Yelahanka and Hosur stations.

I represent the Koppal Parliamentary Constituency and a part of Hampi World Heritage site falls in my constituency which sees not only national but international tourists, hence communication line needs to be improved and strengthened. In this regard, I would like to request addition of the following :

Hubli-Chennai via Koppal-Guntakal-New Train; Vasco-Hawra (Weekly to be enhanced to everyday); Hubli-NZM via KPL-Bellary-GTL-NGP (New Train); Hospet-Bangalore (New Train); Mysore-Shirdi (Weekly to be enhanced to thrice a week); and Banglore-Ajmer via Hubli (Weekly to thrice a week).

Funds for Bellary-Gabbur survey work, Koppal-Bangalkot survey fund and

Gadag-Wadi via Koodala Sangama work may be provided.

Additional funds for Ginigera-Mehaboobnagar (250 kms) costing 1390 crores, Expenditure 600 crore, balance of Rs.790 crores (ERB of 150 crores and capital Rs.35 crores provided); Gadag-Wadi via Lingasagur-250 kms costing 1922 crores (ERB of 100 crores with capital of 20 crores provided); and Newly created Gulbarga Division (89 crores only 46 lakhs provided) are required.

***श्री चाँद नाथ (अलवर):** रेलवे बजट 2015-16 का स्वागत है। रेल बजट में रेल मंत्री ने ऐसा कौशल दिखाया है कि पूरे बजट में कोई क्रॉसिंग नहीं छोड़ा। एक लाख करोड़ योजना परिव्यय, 52 फीसदी पिछले साल की तुलना में रेलवे योजना बजट, 3 करोड़ से ज्यादा प्रतिदिन यात्री ढोने का लक्ष्य, 2000 स्टेशनों में डिस्पले नेटवर्क और 1500 करोड़ का माल वाहन का लक्ष्य तथा यात्री

किराया न बढ़ाना एक सराहनीय कदम है। सभी मानवरहित रेलवे क्रॉसिंग को मिशन कोड में बनाना, टक्कर रोधी उपकरण लगाकर रेल हादसों का शून्य बनाने की कोशिश एक अच्छी पहल है परंतु इसके लिए रेल विभाग को सतर्क करना होगा ताकि जो भी अण्डर ब्रिज बनाए जाए वह भी इस तरह योजनाबद्ध हों कि वह हादसों से रहित हो। मैं एक उदाहरण देना चाहता हूँ। मेरे लोक सभा क्षेत्र के अंतर्गत आने वाले ग्राम खानपुर अहीर, तहसील मुण्डावर,अलवर, राजस्थान पर एक अण्डर पास जो कि रेलवे लेवल क्रॉसिंग नं.83 पर बन रहा था तकनीकी रूप से गलत है। वहाँ दुर्घटनाएँ ज्यादा होने की संभावना बढ़ गई है। क्षेत्र के लोगों की मांग है कि इस अण्डर पास का नक्शा बदल दिया जाए और लोगों की मांग के अनुसार सुगमतापूर्ण निर्माण सुचारू रूप से पुनः बंद निर्माण कार्य को शुरू किया जाए। मैंने ग्राम पंचायत खानपुर अहीर तहसील मुण्डावर के प्रतिमण्डल को रेल मंत्री जी से मिलाया था और उन्होंने खराब नक्शे को माना भी उसे ठीक से बनाने का वादा भी किया था परंतु अभी तक कोई कार्यवाही नहीं हुई।

रेल बजट एक तरह से ऐतिहासिक और विकासशील है क्योंकि कोई नए वादे नहीं किए गए और पिछली सरकार के अधूरे वादों को पूरा करने का प्रावधान है। यह आंखों में धूल झोंकने वाला बजट नहीं परंतु एक वास्तविक बजट है। सीधी टक्कर रोकने के लिए, रेल गाड़ियों में प्रोटेक्शन तथा वार्निंग सिस्टम का लगाया जाना, डिजीटल मशीनों से मरम्मत कराना तथा ऐसी 177 परियोजनाओं की स्वीकृति देना और ट्रैफिक वाले रेल मार्गों पर अधिक रेलों का संचालन तथा रेलवे को विकास की ओर ले जाने के लिए वास्तविक कदम है। यह बजट ख्याली पुलाव और सपनों का बजट नहीं है।

भारतीय रेल वार्षिकी के अनुसार 2013-14 के दौरान सप्लाई की कमी रहने के कारण उर्वरक में प्रतिशत से कम ढुलाई में विकास दर रही परंतु वास्तविक स्थिति और है। उर्वरक ढुलाई के लिए रेक नहीं मिल रहे थे। रेल मंत्रालय का इस ओर ध्यान दिलाया गया जबकि नवम्बर-दिसम्बर में यूरिया के लिए जरूरत है, रैक नहीं मिलती। एक ओर ओलो और बारिश ने किसान का नुकसान किया तो दूसरी ओर उर्वरक का न मिलना। ढुलाई के लिए रैक्स के लिए मंत्री को मिलना पड़ता है। सरकार इस और भी ध्यान दे ताकि किसान को समय पर उर्वरक मिल सके। कुछ उपलब्धता का 86 प्रतिशत ही पिछले साल में ढोया गया है।

खान-पान की सुविधाओं का जिक्र तो है और खान-पान सेवाओं के लिए प्रबंधन एजेंसी की भूमिका में तब्दीली का भी जिक्र है परंतु उनकी गुणवत्ता का कहीं जिक्र नहीं है।

मैं वित्त मंत्री जी का ध्यान पृष्ठ सं. 40-41 रेल वार्षिकी 2013-14 की ओर पृष्ठ सं. 19-20, भारतीय रेल वार्षिक रिपोर्ट और लेखा जिसमें 2014-15 के कार्य निष्पादन की विशिष्टताओं के साथ दिया गया है, की ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ। स्पेशल मालगाड़ी ऑपरेटर स्कीम, किसान विजन परियोजना तथा सेंट्रल रेल साइट वेयर हाउस, कंपनी वेयर हाउस के बारे में उल्लेख है परंतु एक भी शब्द में बदलाव नहीं है। ऐसा लगता है जैसे आँख बंद कर रिपोर्ट बनाई गई है। होना तो यह चाहिए था कि इन स्कीमों की उपलब्धियों के बारे में बताया जाता परंतु कई साल पहले स्कीम लागू करने का जिक्र है। वार्षिक रिपोर्ट बनाते समय उपलब्धियों का जिक्र होना चाहिए था, ऐसा पता नहीं, क्यों नहीं किया जाता?

मैं रेल मंत्री का ध्यान मथुरा-अलवर तथा अलवर-रेवाड़ी लाईन की विद्युतीकरण परियोजनाओं की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। इन योजनाओं के लिए क्रमशः 119.69 तथा 118.48 करोड़ रूपये पिंक बुक 2013-14 के अनुसार परिव्याशित लागत थी, परंतु 2013-14 में भी इन योजनाओं में क्रमशः 42 करोड़ तथा 48 करोड़ के लगभग ही खर्च किए गए पर काम अभी भी अधूरा है। मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि काम जल्दी से जल्दी पूरा किया जाए। लक्ष्य प्राप्ति के लिए अन्य आर.ई कार्यों से निधि पुनर्विनियोजन की जाए तथा 2015-16 में इनको पूरा किया जाए, केवल आश्वासन नहीं चाहिए।

आदर्श स्टेशन योजना के अंतर्गत विकसित किए जाने हेतु स्टेशनों पर सुख-सुविधाएं संबंधी मानदंड 2013 में संशोधित किए गए थे, ताकि सौन्दर्यवर्धन और यात्री आराम पर बल दिया जा सके। मैं रेल मंत्री का अलवर स्टेशन की ओर ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ, जो एक आदर्श स्टेशन की तरह विकसित हुआ है और आग्रह करता हूं कि वहाँ क्लॉक रूम, प्रीपेड तथा रेडियो टैक्सी बूथ,शारीरिक रूप से विकलांग और वरिष्ठ नागरिकों के लिए स्टेशन के प्रवेश द्वार पर रैम्प तथा विकलांग व्यक्तियों के लिए अलग पार्किंग व्यवस्था और लैंड स्केलिंग की जाए। एस्केलेटर और लिफ्ट लगाई जाए क्योंकि अलवर स्टेशन पर्यटन की दृष्टि से महत्वपूर्ण स्टेशन है। अब तो रेल के रूपए में से 11-12 पैसे बचने लगे हैं। अलवर के ऊपर 1/4 पैसे ही व्यय कर दें।

आपको यह जानकर आश्चर्य होगा कि एन.सी.आर. में अलवर ही ऐसा जिला है कि यहाँ दिल्ली के लिए कोई पैसेंजर ट्रेन नहीं है और एक्सप्रेस ट्रेन भी रेवाड़ी होकर जाती है। दिल्ली-सोहना-नूह-फिरोजपुर झिरका-रामगढ़ होते हुए अलवर के ट्रैक का सर्वे हो चुका है तथा 1239 करोड़ की लागत से यह लाईन बननी है परंतु अभी तक परियोजना के लिए नीति आयोग द्वारा स्वीकृति में देरी क्यों हो रही है? बहरोड़ तथा भिवाड़ी राजस्थान के प्रमुख औद्योगिक नगर हैं, परंतु रेलवे जैसी बुनियादी जरूरतों से वंचित है। मांगें उठती रहती है कि लोग हर साल रेलवे बजट का इंतजार करते रहते हैं, निराशा होती है। कई बार आश्वासन मिले कि रैपिड रेल ट्रांजिट सिस्टम परियोजना का अलाइनमेंट बदलकर बहरोड़ को रेल का लाभ दिया जाए, बस चर्चा होती रही है परंतु कोई परिणाम नहीं है। मैं रेलमंत्री से आग्रह करूंगा कि इस ओर ध्यान दें और अलवर को दिल्ली के साथ सीधा संपर्क कर जोड़ जाए। कम से कम एक सीधी गाड़ी दिल्ली के लिए होनी चाहिए। मैं मानता हूं कि रेल बजट में नई लाइनों के झूठे वादे नहीं है परंतु हमने भी चुनाव के दौरान कई वायदे किए हैं। कम से कम थोड़ा-बहुत इस ओर ध्यान देना जरूरी है। अलवर तहसील रामगढ़ के स्टेशन में इलाहाबाद एक्सप्रेस का ठहराव जरूरी है क्योंकि रामगढ़-फिरोजपुर झिरका-नूह व पूरा मेवात रामगढ़ से अलवर जाकर इस ट्रेन का सफर करता है अगर रामगढ़ में इस ट्रेन का स्टॉपेज हो तो इन सभी क्षेत्रवासियों का समय बचेगा इसका फायदा सभी को मिलेगा।

पहले अलवर-जयपुर मीटरगेज था तो सभी दिल्ली से जाने वाली गाड़ियां अलवर से होकर गुजरती थी परंतु रेल ट्रैक अब ब्रॉडगेज हो गया है, तो विडम्बना देखो अब बहुत कम ट्रेनें हो गई हैं। इतना ही नहीं, अब अलवर वासियों को उदयपुर जाने के लिए रेवाड़ी-रींगस से होकर जाना पड़ता है तथा 6 की बजाए 2 ही गाड़ियां हैं और इनमें से भी एक गाड़ी सप्ताह में सिर्फ चार बार ही जाती है। अलवर-बांदीकुई रेल मार्ग का दोहरीकरण के लिए कई साल पहले मंजूरी मिली थी परंतु अभी तक ट्रैक का काम पूरा नहीं हुआ। बहाना सीधा और स्पष्ट है कि पैसा नहीं है।

राजधानी एक्सप्रेस के ठहराव से लोगों को सुविधा मिलेगी। एनसीआर में होने से दिल्ली अलवर से जुड़ जाएगा। मंत्री महोदय, कई ट्रेनें मथुरा में ही खड़ी रहती है। उनका विस्तार अलवर तक संभव है और किया जाना चाहिए।

कपड़ा व्यवसाय के लिए उदयपुर के लिए ट्रेन जरूरी है। पहले चेतक एक्सप्रेस अलवर से ही होकर जाती थी परंतु रेलवे ने उसका रूट बदल दिया है और रेवाड़ी से होकर जाती है। यह ट्रेन जोकि अलवर-जयपुर के रास्ते भी जा सकती है।

यहाँ तक कि अलवर के लोगों को उम्मीदों पर ध्यान दिया जाए तो मुख्यतः दिल्ली-अलवर रूट पर लोकल ट्रेन, राजधानी ट्रेन का ठहराव, यात्री सुविधा के लिए जंक्शन पर बेहतर सुविधाओं में बढ़ोतरी तथा अहमदाबाद के लिए नई ट्रेन शामिल हैं। अलवर सरसों और अनाज की बड़ी मण्डी है परंतु आस-पास कहीं भी माल गोदाम नहीं है। मंत्री महोदय मैं तो आग्रह ही कर सकता हूँ, करना तो आपको है।

किसी शायर ने ठीक कहा है कः-

""मेरे हाथ में देख खाली जाम है साकी

यह तेरी दरियादिली पे इल्जाम है साकी

तेरे दर पर आ पहुंचा हूँ, अरमान पूरे कर

यह मेरा काम था साकी

अब तेरा काम है साकी।""

* **DR. KULMANI SAMAL (JAGATSINGHPUR)** : First of all I would like to congratulate the Minister of Railways for putting a thoughtful approach in the Budget (Railways) 2015-16. In my views the thoughtful means the Minister of Railways has not initiated for introduction of any new rails to any states this time. Rather, he has shown his commitment to upgrade the Railway resources with appropriate technology that is available at our hand. Usually, it has been observed that the Minister of Railways in respective Governments grants more number of new trains for their own States, which has not been repeated this time at least.

It is seen that during 2014-15 Railway Budget, Odisha was allocated one thousand four hundred and twenty crore rupees. However, during this Railway Budget, two thousand five hundred and fourteen crore rupees have been allocated against the demand of the State Government for three thousand and two hundred crore rupees. Though the allocation for various proposed construction of new rail lines like Khurda Road Bolangir, Augul-Duburi-Sukinda Road, Haridaspur-Paradip, Talcher-Bimalagarh etc. have been made by the Minister, some important projects like Kendujhar-Badamapahar, Jeypore-Nabrangpur, Puri-Konark and Lanjigarh-Junagarh have not been taken into consideration. Similarly a wagon factory which has been proposed to be set up at Sitapalli in Ganjam District of Odisha has fetched only a token amount of one thousand rupees. It is well known to everybody that Odisha is a backward State and constitutes handful of the tribal people. The tribal districts situated in Southern and Western parts of the State are inaccessible and backward from the view point of railway network. So, it was a special demand of the State Government to connect these areas through rail line. For this purpose, the State Government has also made commitment to bear half of the project cost. But it could not take place.

I would like to state that Paradip Port, a major sea port is situated in my Parliamentary Constituency, Jagatsinghpur. It is also one of the important routes in view of number of people employed in various industrial units as well as Paradip Port, travel through rail. Recently, the Express trains introduced between Paradip and Howrah and from Paradip to Visakhapatnam are having stoppage only at the limited places. In this regard, it is necessary to provide stoppage to these express trains at least at Badabandha, Rahama, Raghunathpur, Gorakhnath and Sarala Road in order to provide utmost advantage to the people of this region.

It is a fact that Railway division passing across the State of Odisha in total is contributing the highest number of revenue. So, as compared to the revenue it generates, the budgetary allocation as well as the provisions made in is not enough for a poor state like Odisha.

*__श्री देवेन्द्र सिंह भोले (अकबरपुर):__ मैं माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत भारत सरकार के रेल बजट का समर्थन करता हूँ। मैं सरकार के माध्यम से रेल मंत्री जी से अपने संसदीय निर्वाचन क्षेत्र अकबरपुर, उत्तर प्रदेश से संबंधित मूलभूत रेल सुविधाओं के लिए अनुरोध करना चाहता हूँ।

उत्तर प्रदेश के जनपद औरैया, कानपुर देहात, जालौन, हमीरपुर, बाँदा जिनका अधिकांश भू-भाग बुंदेलखंड के अंतर्गत है। इन जनपदों के हावड़ा-नई दिल्ली रेल मार्ग का प्रयोग करने के लिए केवल कानपुर का सेंट्रल स्टेशन है जिससे कि आम जनमानस को आवागमन में भारी असुविधा एवं कठिनाई रहती है। यदि इटावा से औरैया, भोगनीपुर, कानपुर देहात, घाटमपुर, कानपुर नगर, जहानाबाद जनपद फतेहपुर से होती हुयी बिंदकी रोड रेलवे स्टेशन तक नई रेल लाईन बिछा दी जाये तो लाखों लोगों का दिल्ली-हावड़ा रेल मार्ग से सीधा जुड़ाव एव यातायात सुगम हो सकेगा।

उत्तर प्रदेश की पौराणिक एवं धार्मिक नगरी चित्रकूट, बाँदा, घाटमपुर, कानपुर रेलमार्ग पर कोई ऐसी सुपरफास्ट ट्रेन नहीं है जो धर्म नगरी चित्रकूट से आवागमन सुगम कर सके। यदि नई दिल्ली-रीवा एक्सप्रेस का मार्ग कानपुर, घाटमपुर, बाँदा, चित्रकूट होते हुए रीवा कर दिया जाये तो चित्रकूट जाने वाले धर्मपरायण यात्रियों का मार्ग आसान एवं सुगम हो सकेगा।

मेरे संसदीय क्षेत्र अकबरपुर के अंतर्गत आने वाली अकबरपुर रनियां विधान सभा का रूरा स्टेशन अकबरपुर, कन्नौज एवं इटावा लोक सभा क्षेत्र का प्रतिनिधत्व करता है तथा कानपुर देहात जिले में सर्वाधिक यात्रियों के आवागमन का केंद्र है। कानपुर देहात का मुख्यालय एवं सत्र न्यायालय समीप होने के साथ-साथ हज़ारों की संख्या में जैनपुर, रनियां, माती, अकबरपुर एवं रूरा में औद्योगिक इकाईयां स्थापित होने के कारण यह स्टेशन आवागमन की दृष्टि से अति महत्वपूर्ण है किंतु स्टेशन पर शुद्ध पेयजल, छायादार टीनशेड, यात्रियों के बैठने की व्यवस्था, शौचालय, रोशनी तथा जर्जर हो चुके ओवर ब्रिज जैसी मूलभूत सुविधाएं न मिलने के कारण यात्रियों को अत्यधिक कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। यदि रूरा स्टेशन को आदर्श स्टेशन की श्रेणी में घोषित कर दिया जाए तो यात्रियों को उक्त मूलभूत सुविधाओं का लाभ मिल सकेगा तथा यात्रियों के आवागमन में काफी सुगमता हो सकेगी।

मेरे संसदीय क्षेत्र के कानपुर नगर में स्थित पनकी स्टेशन पर प्रतिदिन यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या लगभग 20 से 30 हज़ार के मध्य होती है। पनकी स्टेशन के अंतर्गत कई नए मार्केट, औद्योगिक संस्थान, नर्सिंग होम, मेडिकल सेंटर, विद्यालय एवं यूनिवर्सिटी, विद्युत थर्मल पावर तथा छोटे-बड़े कुटीर कारखाने होने के कारण अधिकाधिक व्यक्तियों का आवागमन रहता है लेकिन उक्त स्टेशन पर कई उपयोगी ट्रेनों का ठहराव न होने के कारण यात्रियों को कानपुर सेंट्रल आना पड़ता है जिससे यात्रियों को काफी असुविधाओं का सामना करना पड़ता है। यदि गाड़ी नं. 14163/14164 संगम एक्सप्रेस एवं गाड़ी नं. 12307/12308 जोधपुर एक्सप्रेस एवं 12452 डाउन शूम शक्ति को पनकी स्टेशन पर ठहराव सुनिश्चित कर दिया जाये, तो यात्री सुगमता से अपने गंतव्य तक आ-जा सकते हैं एवं कानपुर सेंट्रल को जन दबाव से मुक्ति मिलेगी।

मेरे संसदीय क्षेत्र की कल्याणपुर विधान सभा क्षेत्र के अंतर्गत पड़ने वाली अनवरगंज से मंधना तक की रेलवे लाइन व क्रॉसिंग की वजह से सीधे 60 लाख की आबादी प्रतिदिन बाधित होती है। रेलवे लाइन कानपुर नगर को दो भागों में विभाजित करती है। उत्तर और दक्षिण में इस रेलवे लाइन में अनवरगंज से मंधना तक 19 अधिकृत एवं 7-8 अनाधिकृत रेलवे क्रॉसिंग पर लगभग 24 घण्टे में 28 गाड़ियां चलती हैं और इसी रेलवे लाइन पर तीन से चार मालगाड़ियां भी चलती हैं। प्रातः 6.00 बजे से लेकर रात्रि 10.00 बजे तक लगभग 19 ट्रेनें चलती हैं। बार-बार क्रॉसिंग बंद होने के कारण जाम की स्थिति उत्पन्न होती है। जिले का एकमात्र कार्डियोलॉजी अस्पताल, लाला लाजपत राय अस्पताल, डफरिन, उर्सला, कैंसर इंस्टीट्यूट, जे.एल. रोहतगी नेत्र चिकित्सालय, सभी रेलवे क्रॉसिंग पार करने के बाद ही आते हैं। सभी प्रमुख संस्थान जैसे आई.आई.टी., पॉलिटेक्निक, सी.एस.जे.एम. यूनिवर्सिटी, दलहन अनुसंधान, एच.बी.टी.आई., आई.टी.आई., आर.टी.ओ. कार्यालय, जिला मुख्यालय, जिला सत्र न्यायालय, श्रम विभाग कार्यालय एवं सभी प्रमुख सरकारी कार्यालय एवं कई महाविद्यालय यह सभी कानपुर में रेलवे लाइन के उत्तर में इस पार हैं। आम जनमानस की सुविधाओं का ध्यान रखते हुए अनवरगंज से मंधना के मध्य कोकाकोला चौराहा, गुमटी एवं कल्याणपुर रेलवे क्रॉसिंग तथा आई.आई.टी. रेलवे क्रॉसिंग पर आर.ओ.बी.(उपरिगामी सेतु) बनाये जाने की महती आवश्यकता है।

मोक्षदायिनी माँ गंगा के पावन तट पर अवस्थित बिठूर का अपना ऐतिहासिक, धार्मिक एवं पौराणिक महत्व है जहाँ वर्ष भर विदेशी पर्यटकों सहित लाखों की संख्या में धर्मपरायण लोगों का निरंतर आना-जाना रहता है। उक्त स्थान पर पहुंचने के लिए यातायात की सुविधा न होने के कारण विदेशी पर्यटकों एवं समस्त श्रद्धालुओं को भारी असुविधा का सामना करना पड़ता है। इसके फलस्वरूप

इतने महत्वपूर्ण ऐतिहासिक एवं धार्मिक केंद्र का न तो विकास हो पा रहा है और न ही यहाँ आने-जाने के लिए विदेशी पर्यटकों एवं धार्मिक गंगा भक्तों के लिए कोई व्यवस्था की गयी है। यदि मंधना से बिठूर रेलवे को पुनः चालू कर दिया जाये जोकि पूर्व में मीटरगेज होने के कारण बंद कर दी गयी थी, इसे ब्रॉडगेज कराकर चालू कर दिया जाये तो माँ गंगा के दर्शनार्थ आने वाले श्रद्धालुओं को आवागमन में सुगमता रहेगी एवं उक्त क्षेत्र के लोगों को भी लाभ मिल सकेगा।

उत्तर प्रदेश के बाराबंकी से कानपुर चलने वाली मेमो ट्रेन सं. 64235 व कानपुर से बाराबंकी चलने वाली मेमो ट्रेन संख्या 64236 का परिचालन फफूंद तक किया जाना जनहित में अत्यंत लाभकारी होगा, क्योंकि उक्त मेमो ट्रेन 64235 बाराबंकी से प्रातः 6.50 पर चलकर 10.10 पर कानपुर पहुंचती है इसके बाद यही मेमो 64236 कानपुर से सायं 5.50 पर चलती है एवं रात्रि 11.50 पर बाराबंकी पहँच जाती है। उक्त मेमो ट्रेन को लगभग 7 घंटे कानपुर में खड़ा कर दिया जाता है। इस समयावधि में उक्त मेमो का परिचालन फफूंद तक किया जा सकता है। उक्त मेमो ट्रेन के परिचालन से कानपुर नगर से कानपुर देहात एवं औरैया जनपद तक आने व जाने वाले किसानों, छात्रों, नौकरीपेशा, मजदूरों, व्यापारियों, वकीलों आदि को यात्रा में सुगमता होगी तथा परिचालन बढ़ाये जाने से रेलवे राजस्व में वृद्धि हो सकेगी।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत आने वाली अनवरगंज से मंधना रेलवे लाइन का संचालन लखनऊ मंडल से होता आया है किंतु अब उक्त रेलवे लाइन का संचालन इज्जत नगर मंडल से किये जाने का अप्रत्याशित निर्णय लिया गया है जो जनहित में अनुचित प्रतीत होता है। उक्त खंड लखनऊ मंडल के समीप है जबकि इज्जत नगर मंडल से इसकी दूरी अधिक होने पर दुर्घटना की स्थिति में रेलवे द्वारा प्रायोजित सुरक्षा संसाधन के पहँचने में विलम्ब होगा तथा ट्रेनों के आवागमन हेतु हर स्थिति में कानपुर सेंट्रल से लाइन क्लियर का आदान-प्रदान हो जाता था जो कि इज्जत नगर मंडल से लाइन क्लियर होने पर विलंब होगा जिससे यात्रियों को यात्रा में असुविधाओं का सामना करना पड़ेगा। अतः जनहित में लखनऊ मंडल उक्त रेलवे लाइन के लिए उपयुक्त होगा।

उत्तर प्रदेश के कानपुर देहात में स्थित झींझक रेलवे स्टेशन सर्वाधिक जनसंख्या वाला नगर होने के कारण एवं कन्नौज, इटावा लोक सभा के समीप होने से नगर में एक दर्जन से अधिक बी.एड., बी.पी.एड., एग्रीकल्चर, आई.टी.आई. संस्थाएं संचालित हैं। इस नगर के अंतर्गत औद्योगिक इकाईयां स्थापित होने के कारण यात्रियों का आवागमन अधिक होता है किंतु 14218, 14164, 12427, 12419, 12420, 12179 एवं 12180 गाड़ियों के ठहराव न होने के कारण अत्यधिक असुविधा रहती है। उक्त गाड़ियों का ठहराव जनहित में सुनिश्चित किया जाना अति आवश्यक है।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत आने वाले रेलवे स्टेशन जैसे पनकी, घाटमपुर, सीढ़ी एटारा आदि में टिकट काउंटर बढ़ाया जाना अत्यावश्यक है। साथ ही एम.एस.टी. सुविधा के लिए अलग काउंटर खोले जाने की आवश्यकता है।

प्रतिवर्ष सर्दियों के समय कोहरे के कारण 2 से 3 माह के लिए चौरी-चौरा एक्सप्रेस, तूफान, लिच्छवी व जनता एक्सप्रेस गाड़ियों को निरस्त कर दिया जाता है जिससे मेरे निर्वाचन क्षेत्र के यात्रियों को काफी असुविधा होती है। इन गाड़ियों के 4 से 6 रैक होते हैं जबकि केवल 2-3 रैक को ही छोटे रूट में लगाया जाता है। यदि सभी रैक को आधे-आधे भागों के दो टुकड़ों में लगाया जाये तो यात्रियों को भी सुविधा मिल जाएगी।

SHRI ASHOK SHANKARRAO CHAVAN (NANDED): Mr. Chairman, Sir, I rise to express my views on the Railway Budget which has been presented by the Railway Minister.

We see a dream budget which has been presented to this House and much needs to be seen as to how the targets are going to be achieved. We shall indeed be happy if whatever announcements have been made in this Budget are achieved by the Railway Minister, since a lot has been talked about getting money through Public Private Partnership and getting money from corporate houses and public sector undertakings rather than depending on the budgetary allocation to the Railway Ministry. So, I would like to support the Railway Minister if this is achieved and I would definitely see whether, at the end of this financial year, the Railway Minister puts forth the achievements which have been made as he has announced in his budget here.

16.03 hrs (Shri K.H. Muniyappa *in the Chair*)

Sir, initially a lot of praise was showered upon the Government for not increasing passenger fares. But, as has been pointed out by a number of friends, you may recollect that only last year when the Government took over, there was a tremendous rise in passenger fares to the tune of 14.2 per cent and the freight had also been increased by 6.2 per cent. So, whatever has to be done this year, probably Mr. Gowda did it last year for both the years and therefore there is no need to say that passenger fares have not been increased. In fact, this had been done exactly a year before so that this year it need not be done.

We can all see that the Minister announced investments for more than Rs. 96,000 crore in 77 projects in this year's Railway Budget. One needs to examine where this money is going to go and which parts of the country this money is going to go. As we just see a large number of speakers who want to speak on the Railway Budget, each and every constituency in this country has some or the other demand. Of course, some have been getting plenty of money to their constituencies probably because the Railway Minister comes from their respective States. At the same time, the Railway Minister made an announcement in the House that there has been an understanding with the Life Insurance Corporation of India where a huge sum of money has been advanced to the Railways for completing his budgetary allocations. We are happy about that.

As I said, each and every Member is keen to understand here – cutting across the party lines I would like to express – whatever projects are taken up by the Government of India, by the Ministry of Railways, some justice should be done. It is because, he has not announced any new railways; he has not announced any new lines. The money which is going to come to you from the corporations, PPP projects, whatever you have announced, we need to see that every State gets its due share, every backward region gets its due share and the problem of backlog existing in several States is removed. That is what we expect from Mr. Prabhu.

Sir, the Railway Minister comes from the Konkan Region of Maharashtra. We were hopeful that Konkan area of Maharashtra which is considered to be backward, Marathwada, Vidarbha which are parts of Maharashtra, would get some more allocation, more consideration. As you may know, these parts of Maharashtra have always been demanding adequate allocation of funds. Tremendous backlog is there whether it is the State Government or the Government of India. Whenever these demands are not met, there is demand for a separate State. Within all the States, wherever you see, there is demand for creation of separate States because they are not getting adequate justice and they are not getting proper allocation of funds for completion of their various projects.

Today, in the Budget, we see that though there is no increase in the passenger fares, freight for cement, coal etc. has been raised by about 10 per cent. We talk about Make in India; we talk about creating infrastructure. We talked about providing free houses to the economically weaker sections. We talk about BSUP and several other schemes. Costs of various inputs like cement, steel are going to shoot up. On the one hand you may not increase the passenger fares, on the other hand if you are going to increase the price of cement or steel, this is definitely going to cost the exchequer and price of steel and cement is going to increase. The freights on these items have been hiked. This is contrary to the advice of the experts who want fares and not freight rates to be raised because it is less polluting to transport good through trains than by trucks on already congested roads of the country. So we see that heavy traffic is there on the roads. If there is such huge hike in the freight charges, definitely it is going to shift from rails to roads. If it is not going to be viable, all the manufacturers of different items whose prices have gone up are bound to shift to roads.

Sir, the Railway Minister has talked about joint venture with various State Governments. I would like to mention here that the State of Maharashtra has been pioneer in taking up the projects. In socially backward areas, Naxalite-affected areas, the State of Maharashtra has come forward. During the Congress regime, we offered almost 40 to 50 per cent participation in the various rail projects. But, if it is going to be generalised, if we talk about the railways being introduced only in the States where there is participation by the State Government, I am sorry to say that already the State Government is heavily pressed, heavily starved for funds, for the allocation of funds to various Departments within the State Government. The State plan is already under great stress because of the natural calamities and the Government of India is not supporting such causes. Wherever there has been scarcity, drought, heavy rains, all these natural calamities also require large sums of money which is really sometimes unknown. Unforeseen circumstances do arise where the State Government has to make some provisions and the State plan is definitely cut by 20 to 30 per cent. In this situation, can any State Government allocate fund from its resources for railways? Definitely, railways are the responsibility of the Union Government. So, I think, it should not be a matter of practice that every time a new line in the State has to be considered, we require a joint venture with the State Government. It is something which is not warranted. At the same time, you have asked for joint ventures or people talk about PPP or foreign investment. We are happy about that. But, today, with the situation as it exists in Railways, are we going to get response from the entrepreneurs? Are we going to get response from the PPP project holders?

Are we going to get response from corporate houses to invest in such huge projects when they themselves are struggling to keep their balance-sheet intact and to show profits? It is really difficult today. That is why, we are not foreseeing how Mr. Prabhu is going to get this money. We are hopeful he gets it. But we are definitely keen to see that whatever he has promised definitely comes through and every State to which he has committed gets the adequate share of the money which he is going to get through the different sources which he has announced.

Mr. Chairman, Sir, we have been talking about Mumbai. Everybody wants to come to Mumbai. Railway is the lifeline of Mumbai. If we see the local trains of Mumbai, they are already over-jammed and over-packed. What has Mumbai got? Mumbai's railway lines spread about 465 kilometres. Except for the announcement of MUTP-III, the Government has not specified any detail about the MUTP-III. We are yet to see what exactly Mumbai is going to benefit and how exactly the Government is going to go about with this MUTP-III.

Tourism is important for the entire country. In some States, the entire income is generated through tourism. It is becoming an increasingly important source of public revenue. The Railways could capitalise on this by offering tourists cost effective and innovative options which could generate more revenue for the Railways.

Mr. Chairman, Sir, I have talked about the regional imbalances. As far as these issues are concerned, as I have said, naturally throughout the country the railways' infrastructural facilities need to be augmented and strengthened. Railways play a vital role in the growth of the economic activity in any State or any region. Employment generation is one of the major achievements. Wherever railways have grown, employment generation has definitely been helpful. In Maharashtra and elsewhere in the country also, there is a feeling that a large number of unemployment is there in every State. I think once the Railways are able to make its presence felt in these States, there will be a large amount of employment which can be generated through various means.

Now land acquisition is also an issue. We have just recently passed the Bill. I hope the Government is able to make adequate provision for land acquisition because the new Act provides for higher compensation also. I hope the Government is able to provide higher land acquisition cost which has been envisaged through this Act.

We have heard the Railway Minister speaking in the House on several occasions about the accidents and we have all noticed that there have been a number of accidents throughout the country. A large number of lives and innocent children have been crushed under the railways because we have unmanned level crossings. I would urge upon the Railway Minister that all RoBs and RuBs should be given the highest priority within this Budget, wherever you get the money is immaterial, whether you have the budgetary allocations or not. I feel that whether it is the BOT model or on cost sharing basis or toll model, whatever model is acceptable to the Railways, which, I think, should not be a problem, all unmanned railway crossings should have a railway over bridge or under bridge, whatever is required, within a specific period of time because the number of accidents is on the increase, and I think this needs to be attended well on time.

We are happy that bullet trains have been announced in this country. We do not oppose it. But I would be more happy if the remote areas of the country are well connected. There, we require 20- 24 hours to reach the destination. Vidarbha is there. Marathwada is there. I have several friends from Konkan also. From Vidarbha and Marathwada we take around 12-15 hours to reach Mumbai. I feel we require more bullet trains in the rest of the country like Kolkata and Mumbai also. Maybe, politically they may not be important to some people but more than political importance, I feel bullet trains are required for far flung areas of the country where it takes more than 18-20 hours to reach the Capital or their respective headquarters. So, this should be definitely given the priority. The way the things are being discussed or being implemented, I think, this factor should be taken into account.

While more specifically mentioning about Maharashtra, in Maharashtra there are 20 on-going projects, five new lines, four gauge conversions and 11 doubling of the tracks costing around Rs.14,464 crore in the year 2014-15. I would like to bring it to the kind notice of Minister of State for Railways and to the Minister of Railways that work on these lines was started but could not proceed further because of want of funds. You have been kind enough that Ahmednagar-Beed-Parli Vaijnath line of Maharashtra has been given quite good provision this year.

Mr. Chairman, Sir, we are more interested about Wardha-Nanded via Yavatmal- Pusad line about which Ms. Bhavana Gawali has been talking. We all support this issue because this is linking Vidarbha and Marathwada together – two important regions of Maharashtra are being connected. The cost which was earlier conceptualized was Rs.697 crore and today it is Rs.2500 crore. I think all Members of Parliament from Shiv Sena, BJP and Congress are one on this issue. There is no question of any particular party being benefited from it. I would urge upon the Minister to give priority to this and see that at the time of allocation of funds we get more money for this project this year. I am hopeful that at the time of reply by the Minister, this line would be given proper funds.

Then, we have talked about doubling of tracks on Mudkhed-Parbhani junction in Marathwada. The section between Manmad to Secunderabad is a single line. Earlier it was a meter gauge line and got converted into broad gauge during the UPA regime. Doubling of this track is essential because more than 60-70 trains are plying on this track and because of single track there is a heavy congestion on this route. Doubling of track has already been sanctioned with a costing of around Rs.334 crore in 2014-15 but because of the poor allocation the work could not progress. I would urge upon the Minister to include Mudkhed-Parbhani project and give adequate funds with a target time of three years so that this line could be completed. At the same time, Bhusaval-Jalgaon project also needs to be expedited. This is hardly a distance of 24.13 kilometres. So, it may also be considered seriously. I am not giving a huge list of other lines but these are some of the important lines which need consideration.

I would like to mention a few more things before I conclude my speech. I would point out to the Minister that there are some proposals which do not require money at all. These are purely administrative issues which need to be taken up by the Ministry and simply administrative orders have to be passed. As has been mentioned by my friend from Telangana, Nanded Division should be attached to the Central Railway because almost 95 per cent of the stations in the area fall within this Division. At the moment, it is attached to the South-Central Railway; it should be attached with the Central Railway because the entire division covers only Maharashtra.

There are two small proposals. One is about the express train to Pune. As you all understand that everybody wants to go to Mumbai and Pune because we have a large educational hub in Pune and Mumbai is the financial capital of the country. We have trains which are plying twice or thrice a week. I only request that the train which goes to Pune may be run seven times a week and extended up to Mumbai so that Mumbai gets an express train. It would not put any pressure on your resources because the train is already there. It takes about 14 hours to cover the distance of around 611 kilometres.

These are some of the issues which I have mentioned. I hope that all these issues are taken into account and at least a time-bound programme with

some provision would be made so that these projects are completed in time.

श्री विनायक भाऊराव राऊत (रत्नागिरी-सिंधुदुर्ग) : धन्यवाद, सभापति महोदय, मैं रेलवे बजट के ऊपर अपने विचार प्रकट करने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं सबसे पहले सम्माननीय रेलवे मंत्री सुरेश प्रभु जी को और राज्य-मंत्री मनोज सिन्हा जी को धन्यवाद देता हूं कि भारतीय रेल में सुधार लाने की कोशिश इस बजट के माध्यम से उन्होंने की है। हमें भरोसा है कि उसमें वे सफल हो जाएंगे।

दुर्भाग्य की बात है कि हिन्दुस्तान में जो महत्वपूर्ण रेल है जिसे कोंकण रेलवे कहा जाता है,, उसको इस बजट में स्थान नहीं मिला। मैं नाराज तो जरूर हूं, पर मंत्री जी, मैं आपसे प्रार्थना करूंगा, सभापति जी के माध्यम से कि इस महत्वपूर्ण रेलवे पर ध्यान देकर कोंकण रेलवे में मेरी जो कुछ समस्याएं हैं, वे मैं अपनी स्पीच में रखूंगा, उनको गम्भीरता से उसी तरह देखें और उसमें न्याय देने की व्यवस्था करें।

कोंकण रेलवे आज के वक्त में एक सबसे बिजिएस्ट रेलवे ट्रैक हो चुका है। दिन में कम से कम 35-40 गाड़ियां उसके ऊपर चलती हैं, लेकिन वह यात्रियों की पसन्द है। सारे देश-विदेश के लोग वहां उस ट्रैक पर यात्रा करना पसन्द करते हैं, लेकिन दुर्भाग्य से आज भी इस ट्रेन में पूरी तरीके से गाड़ी नहीं चल सकती, क्योंकि, आज भी वह सिंगल लाइन का ट्रैक है। स्वर्गीय मधु दण्डवते जी के प्रयास से 18 वर्ष पहले कोंकण रेलवे का निर्माण हुआ, आज भगवान की कृपा से कोंकण के सुरेश प्रभु जी रेलवे मिनिस्टर हो चुके हैं और मनोज सिन्हा जी एक अच्छे मिनिस्टर हैं, जिनको लोगों की समस्या की पहचान है। ऐसे मिनिस्टर बनने के बाद हम चाहते हैं कि 18 वर्ष के बाद इस वर्ष फिर एक बार कोंकण रेलवे की डबलिंग का निर्माण शासन के माध्यम से होना चाहिए। 30-35 ट्रेन जिस मार्ग के ऊपर चलती हैं, वहां दस घंटे के लिए भी ज्यादा क्रासिंग होने की वजह से 12-15 घंटे उसके ऊपर गुजरना पड़ता है। दुर्भाग्य की बात यह है कि पिछले कई महीने से इस ट्रैक के ऊपर ताकत से भी ज्यादा से ट्रेन चलाये जाने के बाद भी गुड्स है, ट्रांसपोर्ट है, रोरो ट्रांसपोर्ट है, उसी वजह से ट्रैक की जो आयु है, उसमें वह पूरी तरह से नाकाम हुआ है और पिछले एक वर्ष में कोंकण रेलवे के ट्रैक्स के ऊपर पांच बड़ी दुर्घटनाएं हो चुकी हैं और पांच ट्रेन पटरी से नीचे खिसक गई हैं। वहां कई बार ट्रेन पटरी से खिसक जाती हैं और कई बार रेलवे के ऊपर भरोसा नहीं, तो मंत्री जी, आपको शायद मालूम नहीं होगा कि पिछले महीने में एक चलती हुई गाड़ी के ऊपर जे.सी.बी. गिर गई। यानि कोंकण रेलवे की सुरक्षा एक बहुत बड़ी गम्भीर समस्या हो चुकी है, इसीलिए कोंकण रेलवे में डबलिंग करने की मांग मैं अपनी स्पीच में करता हूं। उसके ऊपर आप गम्भीरता से ध्यान दें, ऐसी मेरी प्रार्थना है।

कोंकण रेलवे में यात्रियों की सुरक्षा एक गम्भीर समस्या बन चुकी है। 6 महीने पहले वहां जब सुरक्षा कमीशन ने उस ट्रैक की सुरक्षा की जांच की, तब ऐसा मालूम हुआ कि अब इसके आगे इस लाइन के ऊपर गाड़ी 70 किलोमीटर के ऊपर प्रति घंटा चलाना आसान नहीं है। जिस ट्रैक के ऊपर 150 किलोमीटर की स्पीड मेनटेन करनी चाहिए, वहीं अब 70 किलोमीटर की गति से उस ट्रैक के ऊपर चलती है, यह एक बहुत गम्भीर मामला है। इसके लिए इस कोंकण रेलवे का एक सेफ्टी ऑडिट तुरन्त, जितना जल्दी से जल्दी हो, यह करने की मांग मैं मेरे इस भाषण में करता हूं।

नये रेल स्थानकों की जरूरत तो है ही। रायगढ़, रत्नागिरि, सिंधुदुर्ग और गोवा के बीच में कई ऐसी जगह हैं, वहां के लोगों की मांग है, जैसे चिपलून में असुरड़े नाम का गांव है, वहां रेल स्थानक मंजूर हो चुका था, लेकिन फंड नहीं होने की वजह से कम से कम आठ वर्ष हुए, वहां पर रेल स्थानक का निर्माण अभी तक नहीं हुआ है। चिपलूण में असुंडरे, राजापुर में एक सौंदल नामक गांव है, वहां पर भी रेलवे स्थानक बनाने की मंजूरी हो चुकी थी। सिंधुदुर्ग में बोर्डवे नाम का एक गांव है। वहां लोगों की कई वर्षों से मांग है कि वहां एक रेलवे स्थानक होना चाहिए।

सभापति महोदय, डबलिंग की बजाए अगर ये छोटे-छोटे रेलवे स्थानक बनाए जाएंगे और जहां फ्लैट एरिया मिलता है, अगर वहां तक भी रेलवे स्थानक निर्माण करने के माध्यम से डबलिंग की कोशिश होती है तो आज की जो परिस्थिति है, उसमें बेहतर सुधार हो जाएंगे। इसमें कोई मुसीबत नहीं है। इसके लिए लैंड तो एक्वायर हो चुकी है। उस वक्त कोंकण के लोगों ने खुद सरकार के पास अपनी-अपनी ज़मीन दी, क्योंकि लोग चाहते थे कि कोंकण रेलवे का निर्माण हो। आज भी सैंकड़ों लैंडलूजर्स ऐसे हैं, जिन्हें उसका मुआवज़ा नहीं मिला है, नौकरी नहीं मिली है। उन्हें कोई फैसिलिटी नहीं मिली है। लेकिन, फिर भी लोग कहते हैं कि इसका डबलिंग करें। कोंकण रेलवे के पास ज़मीन है, लेकिन डबलिंग का प्रावधान आज तक नहीं हुआ।

महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से विनती करता हूं। मेरे सीनियर लीडर यहां बैठे हैं। उन्होंने विनती की कि हमें थोड़ा समय बढ़ा कर दीजिए।

महोदय, अब एफ.डी.आई. आने वाला है। एल.आई.सी. का इंवेस्टमेंट होने वाला है। यह केवल 7000-8000 करोड़ रुपये की बात है। यह कोई ज्यादा नहीं है। अगर मंत्री महोदय सोचें तो वे यहीं अपनी स्पीच में इसका अनाउसमेंट कर सकते हैं। आपको हमारे दक्षिण भारत के सारे लोगों की दुआ मिलेगी।

महोदय, वहां आर.ओ.बी. की बहुत गंभीर समस्या है। कई ज़गहों पर आर.ओ.बी. आधा बन चुके हैं और आधा ऐसे ही छोड़े जा चुके हैं। मैं उसे पूरा करने की मांग करता हूं। कोंकण में जहां-जहां आर.ओ.बी. हैं, उनके लिए आपको इस बजट में प्रावधान करना चाहिए।

महोदय, सबसे बड़ी चिंता की बात है कि कोंकण रेलवे एक स्वतंत्र बोर्ड है और उस बोर्ड के माध्यम से कोंकण रेलवे का प्रशासन किया जाता है। उसके ऊपर भारतीय रेल का कंट्रोल नहीं है। कोंकण रेलवे के अभी जो सी.एम.डी. हैं या अन्य अधिकारी हैं, वे कोंकण रेलवे के ऑपरेशन के बजाए एक हाउसिंग प्रोजेक्ट का निर्माण करने की कोशिश कर रहे हैं। मैं मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। कोंकण रेलवे के सी.एम.डी. ने कोंकण रेलवे का मैंक्सिमम फंड एक हाउसिंग प्रोजेक्ट में इंवेस्ट किया है। इसके कारण आज तक एक इंच भी ज़मीन कोंकण रेलवे के पास नहीं आयी है। कोंकण रेलवे के किसी कर्मचारी को भी कोई घर नहीं मिला है। कोंकण रेलवे के सी.एम.डी. को आप चेतावनी दें कि आपका कोंकण रेलवे के ऑपरेशन का कार्य है, हाउसिंग प्रोजेक्ट का निर्माण करने की नहीं है।

मैं मांग करता हूं कि मेहरबानी करके कोंकण रेलवे के बोर्ड को बर्खास्त करके भारतीय रेल में कोंकण रेल की मर्ज़िंग करें।

* **SHRI B.S. YEDIYURAPPA (SHIMOGA) :** John F. Kennedy has said "The perfect time to repair the roof is when the sun is shining". Since 9 months India is shining on the fast track growth under the leadership and initiatives of Shri Modi ji. Hence, I call it as perfect timing to present such ideal rail budget.

The maiden, down -to-earth and simple railway budget presented by Union Minister Shri Suresh Prabhu has unlimited passenger-friendly measures. It is definitely focused and realistic and ultimate results may lead to self-sustainable Railways which was a nightmare till now.

The Rail Budget takes care of immediate needs and concerns of the people, as made out by a number of passenger-friendly measures such as 120 days window booking opportunity that will end the menance of touts; SMS alerts about the arrival and departure of trains; cleanliness in compartments; hygiene to toilets, both in coaches as well as in stations and many more.

I describe the budget as bold and visionary because the Minister for Railways has demonstrated his determination and vision to bring about a revolutionary and qualitative change in the Railway system, which was long overdue.

The decision to earmark significant quantum of funds to construct as many as 970 road under the bridge and road over the bridge throughout the country only highlights the concern of the government towards the safety of the travelling passengers as well as the common man.

Focus on goods trains will ensure speedy movement of food grains and other essential commodities, thus avoiding needless delay. Similarly, the

decision to initiate research and development to improve the system of Railways on constant and continuous basis is laudable, as it would bring in professionalism as well as reduce the costs.

There are proposal for adding number of coaches for many trains. My fervent suggestion at this point of time is to enhance the length of the platforms before adding. For example, currently my constituency Shivamogga is facing lot of hurdles because of such problem.

For the first time in the independent Indian history, a very reasonable budget has been presented to boost many industries. It's not just my opinion, most of the eminent corporate heads are also of the opinion that the budget is "well thought and balanced".

Main takeaways from this budget i.e. (a) concentrating on resource mobilization; (b) importance on gauge conversion ; (c) doubling and even tripling few routes; (d) promising on timely delivery of long pending projects; (e) focusing on improving the current system; (f) bringing transparency into the whole system; and g) focusing on Railways to continue to be the preferred mode of transport for our people are truly significant for the current scenario.

Indian Railways always had immense untapped potentials. It was on the Government's part to evaluate how to use it. This budget with the highest investment of Rs.8.5 lakh crore for the next 5 years, hon. Minister Shri Suresh Prabhu has shown courage to take a fresh path. His overall vision, clear road map for sustainable development of our rail infrastructure appears to be truly realistic, positive and progressive.

Post independence, Karnataka was the neglected state when it comes to railway connectivity. But there were many offerings in the railway budget during the regime of Shri Mallikarjuna Kharge and Shri D.V. Sadananada Gowda in the last two rail budgets to Karnataka.

Hence from the budget though the hopes were high with Karnataka having 17 BJP MPs and 4 Union Ministers in the Cabinet with the list of new trains and railway lines, we are not disappointed, because this budget is focusing on improving passenger amenities, completing ongoing projects and enhancing rail infrastructure.

This being the need of the day, Karnatka will definitely gain a lot with the availability of more funs on such pending projects. In the next 5 years the priority to improve the capacity of existing rail lines is most welcoming move.

Few experts from our state have expressed that : "A few more new trains would have only burdened the existing infrastructure. Instead the Minister has rightly chosen to focus on passenger amenities and completion of ongoing projects. Karnataka, which has poor rail density, would gain a lot with the availability of more funds to take up infrastructure works."

The sanction for gauge conversion of Mangaluru-Hubballi -Shivamogga-Talaguppa line at a cost of Rs. 57 crore, doubling of Yelahanka-Penukonda single line at Rs 870 crore and additional coach terminal at Byappanahalli at a cost of Rs.120 crore is definitely bigger gifts to our state. This will help to decongest the over burdened Bengaluru city and Yeshawanthpur railway station which has reached peak capacity.

The doubling of the 130 km Yelahanka-Penukonda line is a big boost, it is not only a high revenue yielding line in the state but also the shortest route connecting the state with north and west India destination like Mumbai, New Delhi, Jaipur.

Union Minister's request for contributions from MPLAD funds, corporates, NGOs, Charitable institutions and religious institutions is a welcoming move. At this juncture, I would like to recollect my initiative of contributing Rs.600 crore as our state's share in cost sharing for early completion of railway projects during my term as the Chief Minister . In fact, Karnataka was the first state to have come forward to contribute 50% of the railway project costs. I hope similar offerings will be done by few of the affordable states in the coming months.

The Rail budget is complementary to the Development Agenda set out by Hon. Prime Minister Shri Narendra Modi as it takes care of both the short-term and long-term needs. I once again congratulate hon. Railway Minister for presenting historic, people friendly and well laid down action plan budget and look forward for effective implementation of the same.

*SHRI R.K. BHARATHI MOHAN (MAYILADUTHURAI): Hon. Chairman Sir, Vanakkam. Hon. Union Minister of Railways Shri. Suresh Prabhu has presented the Rail Budget for the year 2015-16. I thank you for allowing me to take part in the discussion on Rail Budget.

I bow before our beloved leader Hon. Puratchithalaivi Amma before starting my speech. There were no announcements for new trains and new railway lines in the current rail budget. It is a matter of disappointment. When we make a comparison with the previous year, the plan outlay has been increased by 52% which comes to Rs. 1,00,011Crore. With the present plan outlay, I wholeheartedly believe that the demands for new trains and new railway lines for Tamil Nadu would be fulfilled in the near future. Under the head, Social Initiatives, infrastructure like railway stations and training centres would be made available for skill development of future recruits of Indian Railways. I urge that Hon. MPs should be engaged in identification of such trainees.

In order to ensure safety of women passengers, the number of Railway Police Force personnel will be increased in addition to effective use of modern technology. It is also announced that for decongestion of existing networks, fast tracking of sanctioned works for 7000 kms and commissioning of 1200 kms of new railway line at an investment of Rs.8,686 Crore. This includes commissioning of 800 km gauge conversion targeted during current fiscal. Expansion work would be carried out along with electrification of 9400 kms of railway line at a cost of Rs.96,182Crore.

There were no announcements in the rail budget of 2015-16 regarding new projects and the places where they would particularly be implemented. I hope that when such announcements are made in future the concerns and demands of Tamil Nadu for better rail connectivity would be taken care of. As demanded by Makkalin Muthalvar Hon. Puratchithalaivi Amma, I totally believe that 10 very important new projects and 22 pending projects which were announced during the presentation of earlier budgets, will also be executed.

Hon. Minister for Railways has declared that funds would be generated for Railways from external sources beyond budgetary grants. Hon. Puratchithalaivi Amma in the Vision 2023 document has particularly mentioned about implementation of rail projects with external funds and investments through foresighted vision. I strongly believe that some of the projects pertaining to Tamil Nadu, as mentioned in the Vision 2023 document, like (i) Chennai – Tuticorin dedicated freight corridor; (ii) Chennai – Madurai – Kanniyakumari high speed passenger rail link; and (iii) Coimbatore – Madurai high speed rail link will be implemented by the Ministry of Railways. Hon. Minister of Railways has also announced that 8.5 lakh Crore rupees would be generated for Railways during next five years from external sources beyond budgetary grants. This has given us rays of hope.

Mahamaham is the festival celebrated once in twelve years with traditional fervour. It will be celebrated in the year 2016 in the temple city of Kumbakonam. Since large number of pilgrims and devotees are expected to arrive in Kumbakonam for this grand event and to tackle growing needs of population explosion, the basic amenities at Kumbakonam railway station should be upgraded. All the three platforms at Kumbakonam railway station should be expanded so as to accommodate trains with at least 24 coaches. In line with the Yatri Niwas established by Hon. Puratchithalaivi Amma in Srirangam, an Yatri Niwas should be set up in Kumbakonam exclusively for the use of pilgrims and devotees visiting this place from different parts of the country. Tiruchirappalli-Villupuram passenger train should be operated via Mayiladuthurai. This is a long pending demand of the people living in and around my Mayiladuthurai parliamentary constituency. Similarly Tiruchirappalli-Tirunelveli Intercity Express should be extended up to Mayiladuthurai and Nagercoil on both sides and can be named as Mayiladuthurai-Nagercoil Intercity Express. Papanasam railway station generates an income of Rs.8 lakh per month and Aduthurai railway station generates an income of Rs 3 lakh per month. In view of high income generation by these two railway stations, 24-hour Computerized Reservation Centres should be set up in Papanasam and Aduthurai railway stations. Moreover Jan Shatabdi Express should have stoppages at Papanasam and Aduthurai railway stations. Rameswaram Express and Tiruchendur Express should also have stoppages at Papanasam and Aduthurai railway stations.

Gauge conversion work between Mayiladuthurai and Tharangambadi for a stretch of 29 kms has been kept pending for long. There is no new expenditure for land acquisition. Only expenses are related to route conversion. This train service should be made functional soon by expediting the project work. Moreover I urge that an extension of this railway line should be made up to Karaikkal of neighbouring Puduchchery Union territory with acquisition of land for general purpose.

Uzhavan Express train runs between Chennai and Thanjavur-the granary of Tamil Nadu, benefitting thousands of students, office-goers, businessmen and general public. This train should be extended up to Chidambaram. A new train service should also be introduced between Thanjavur and Chidambaram. "More utility; more revenue" is the mantra announced by Hon. Railway Minister in the current rail budget. Based on the observation of Hon. Railway Minister I hope that the Southern Railways would look into introduction of new train service on a constructive basis. I urge that the Mannai Express train should be upgraded with increased berth facilities and should be operated continuously via Thanjavur and Kumbakonam.

Rameswaram and Varanasi are two important pilgrim centres of the country. At present a train bearing No 14259/14260 is operated between Rameswaram and Varanasi only once in a week. I urge that this train should be operated daily. Moreover a ship service is being introduced between Rameswaram and Thalaimannar of Sri Lanka. Since this train service connects Varanasi, the parliamentary constituency of Hon. Prime Minister with Rameswaram and other important Hindu pilgrim centres and further connecting Thalaimannar of neighbouring country Sri Lanka through ship service, it should be run on daily basis.

The General Manager of Southern Railway had convened a meeting of MPs from Tamil Nadu at Tiruchirappalli. Hon. MPs submitted some of their demands pertaining to their parliamentary constituencies to the General Manager of Southern Railway during that meeting. But the General Manager had opined that with limited powers he is helpless as regards fulfilling the demands of MPs. I wish to bring to the notice of Hon. Railway Minister that in a given situation, as regards Railways, it is a matter of great concern as to how the MPs could fulfill the demands and expectations of the people of their respective constituencies.

As per the demands of Makkalin Muthalvar Hon. Puratchithailaivi Amma and the Government of Tamil Nadu, a new railway line in Mayiladuthurai-Thirukkadaiyur-Thirunallaru-Karaikkal route should be established with a view to benefit lakhs of pilgrims arriving from different parts of the country.

Thank you.

*__श्री राहुल कस्वां (चुरू):__ पहली बार सरकार ने अब तक का सबसे अनूठा रेल बजट पेश किया है। संसदीय इतिहास में शायद पहली बाद किसी रेल बजट में नई ट्रेनों की घोषणा नहीं की गई है। राजनीतिक हानि-लाभ को दरकिनार करते हुए भारत के साधारण यात्रा के हक को ध्यान में रखा गया है। मंत्री जी ने नई रेल गाड़ी चलाने का मानस त्याग कर वर्तमान रेलवे तंत्र को पुख्ता और मजबूत बनाते हुए उसमें गुणात्मक सुधार करने का प्रयास किया है। बजट में यात्री किराया में किसी प्रकार की बढ़ोतरी नहीं की गयी है मगर मालभाड़े में तर्कसंगत वृद्धि की है। पिछले बीस वर्षों में विभिन्न साझा सरकारों के दौरान रेल मंत्रालय का जिस तरह से राजनीतिकरण हुआ, उसने सबसे बड़े रेलवे तंत्र को जर्जरता की स्थिति में पहुंचा दिया। प्रत्येक वर्ष नई रेलों की घोषणाएं थोक के भाव से रेल मंत्री कर जाते थे जबकि पिछली घोषणाओं पर अमल होता ही नहीं था और यदि होता भी था तो नाम मात्र का। इस रेल बजट की सबसे बड़ी खासियत है, रेल परियोजनाओं को पूरा करने की प्रतिबद्धता पर्याप्त धनराशि के साथ की गई है जो कि वर्ष 2015-16 के लिए लगभग 1 लाख करोड़ रूपए है। सूचना प्रौद्योगिकी का इस्तेमाल बढ़ाने की योजनाएं हैं, कर्मचारियों को नवीनतम तकनीक से लैस करने, साफ-सफाई के लिए एक नया विभाग बनाने की बात कही है। रेलवे अनुसंधान संस्थान खोलने की घोषणा की गई है, चार माह पहले टिकट आरक्षित करने का प्रावधान किया गया है। मेरे संसदीय क्षेत्र में वर्षों से चल रही आमान परिवर्तन की रेल परियोजनाएं रतनगढ़-सरदारशहर के लिए 20 करोड़ रूपये, सूरतपुर-हनुमानगढ़ के लिए 100 करोड़ रूपए का बजट आवंटित किया गया है। चूरू-रींगस-जयपुर के आमान परिवर्तन के लिए 150 करोड़ रूपए का आवंटन किया है। इस कार्य के पूर्ण होने पर श्रीगंगानगर-जयपुर की जो गाड़ियां वर्षों से बंद हैं, को पुनः चालू किया जा सकेगा।

मेरी गृह तहसील के सादुलपुर स्टेशन के पूर्व साइड के सी.-142 रेल समपार पर रेल उपरि पुल की स्वीकृति प्रदान कर इस क्षेत्र की जनता को भारी राहत देने का कार्य किया है। इसका निर्माण कार्य शीघ्र पूरा करना अत्यंत आवश्यक है। सरकार ने विभिन्न खण्डों पर रेल समपार को बंद कर रेल अण्डर ब्रिज का निर्माण करने का निर्णय लिया है, लेकिन इनकी डिजाइन सही नहीं होने के कारण आम जनता को भारी परेशानियों का सामना करना पड़ रहा है। इनके नीचे से बड़े वाहनों को निकालने में भारी परेशानी होती है। बरसात के समय इनमें पानी भर जाता है, जिससे घंटों तक यातायात बाधित रहता है, पानी की निकासी की पुख्ता व्यवस्था की जाए, जहां तक संभव हो इनका निर्माण सीधा किया जाए। ऊँचाई व चौड़ाई कम से कम 5 मीटर किया जाए जहां फिजिबल नहीं हो उन लोकेशन पर रेल अण्डर ब्रिज का निर्माण नहीं किया जाए। सादुलपुर-हनुमानगढ़ खण्ड पर सिधमुख रेलवे स्टेशन के यार्ड में सी. 80 पर रेल अधिकारी रेल अण्डर ब्रिज निर्माण का प्रयास कर रहे हैं। यहां रेल अण्डर ब्रिज बनाने पर आमादा है। इसे यथावत रखा जाए। रेलवे उन्हीं स्थानों पर रेल अण्डर ब्रिज का निर्माण कर रही है, जहां वर्तमान में समपार है। लेकिन मेरे संसदीय क्षेत्र में 20-20 कि.मी. तक कोई समपार नहीं है। एक गांव से दूसरे गांव जाने व अपने खेतों में जाने के लिए ग्रामीण जनता को अवैध रूप से रेल लाइन को पार करना पड़ रहा है। जहां कई बार बड़ी दुर्घटनाएं हो जाती है। ऐसे मार्गों पर भी रेल अण्डर ब्रिज का निर्माण किया जाए।

वर्तमान रेल नीति के तहत इन पर होन वाले व्यय का भार संबंधित राज्य सरकार या स्थानीय संस्थाओं को वहन करना हेता है। राज्य सरकार इन पर होने वाले व्यय को वहन करने में सक्षम नहीं है। नियमों में संशोधन करते हुए इन पर होने वाले व्यय का वहन रेलवे को करना चाहिए। यह मुद्दा रेलवे की सेफ्टी से जुड़ा हुआ है। सरकार आम आदमी के हित में कार्य करने पर कटिबद्ध है। यह अत्यंत ही महत्वपूर्ण जनहित का मुद्दा है, इसे प्राथमिकता दी जाए। बजट में नई ट्रेन चलाने की घोषणा नहीं की गई है लेकिन रेल मंत्री जी इसकी समीक्षा कर रहे हैं। मेरे क्षेत्र के लिए नई गाड़ियां चलाना अत्यंत आवश्यक है। पिछले बजट में घोषित भगत की कोठी-कामाख्या 15623/ 15624 गाड़ी का संचालन अविलंब किया जाए, जोधपुर-दिल्ली सराय रोहिल्ला गाड़ी संख्या 22481/22482 सप्ताह में दो दिन चलने वाली गाड़ी को प्रतिदिन करते हुए इसे हरिद्वार तक बढ़ाया जाए, बांद्रा-जम्मू तवी 19027/19028, हावड़ा-जैसलमेर 12371/12372, बांद्रा-हिसार 22915/ 22916 साप्ताहिक गाड़ियों के फेरे बढ़ाये जाए। ये अत्यंत ही महत्वपूर्ण गाड़ियां हैं। इनमें भारी भीड़ रहती है। बीकानेर-हरिद्वार 4735/4736, बाड़मेर-हावड़ा वाया रतनगढ़ नई गाड़ियों का संचालन किया जाये ये गाड़ियां इस क्षेत्र के लिए अत्यंत ही महत्वपूर्ण है। सरदारशहर-हनुमानगढ़, सीकर-सालासर- बीदासर-नोखा, चुरू-तारागनर-नोहर, भिवानी-पिलानी-चुरू, सूरतगढ़-सरदारशहर-तारानगर-सादुलपुर, गजसिंहपुर-गोलूवाला-रावतसर-तारानगर-राजगढ़ नई रेल लाईन डालने का सर्वेक्षण किया गया है। ये रेल लाईन इस क्षेत्र के लिए अत्यंत ही महत्वपूर्ण है। इनकी स्वीकृति प्रदान कर कार्य चालू किया जाना अत्यंत आवश्यक है। हिसार-भादरा नई रेल लाईन का सर्वे करवाया जाये। इससे पंजाब, हरियाणा, हिमाचल, दिल्ली, उ.प्र. इत्यादि प्रांतों से गोगामेड़ी (हनुमानगढ़) के प्रसिद्ध लक्खी मेले में आने वाले यात्रियों को फायदा मिलेगा। उत्तर पश्चिम रेलवे के सादुलपुर-हनुमानगढ़ खण्ड पर भादरा- नोहर स्टेशनों के मध्य सरदारगढ़िया व सोती बड़ी पर हाल्ट स्टेशन कायम किया जाये। जोधपुर-हिसार पैसेंजर गाड़ी सं. 54823/54824 के स्थान पर डेमू ट्रेन का संचालन किया जा रहा है, ये बहुत लम्बा रेल मार्ग है, लोगों को बहुत परेशानी होती है। उक्त डेमू ट्रेन के संचालन से लोगों में भारी आक्रोश है, पूर्व की भांति पैसेंजर ट्रेन ही चालू की जाये।

SHRI FEROZE VARUN GANDHI (SULTANPUR): Sir, I would like to start by congratulating our hon. Railway Minister on the occasion of his maiden Budget. I hope that it is the first of many for him.

The Railway Budget presented days ago marks an important day in our calendar, not just because it presents the answer to the Budget but because it actually keeps alive a 90 year old tradition of a separate Indian Railway Budget. This is something that I did not know before. I was researching it. But the first stand alone Indian Railway Budget actually happened in 1924 when it constituted 85 per cent of the General Budget unlike now when it constitutes four per cent of the General Budget.

I do not need to describe the enormity and the importance of the Indian Railways. I just want to say that 23 million people a day travel on the Indian Railways, which is equivalent to the population of Australia and New Zealand put together.

One of the great aspects of this Budget is that it is an entirely de-politicized Budget, as I understand it. One of the aspects of our political calendar is that in some aspect or another, we always are confronted with elections in our country, sometimes zila parishad, panchayat elections, Vidhan Sabha and Lok Sabha elections. In some shape or form, all of us are at some point or another preparing for one election or another. So, there is sometimes a tendency in our financial statements to reach out to some form of electorates somewhere across the country, which is only a natural thing being a political worker. However, in this Budget, what I have found is that Shri Prabhu has prioritized fiscal prudence over political considerations and he has laid greater emphasis on project execution rather than grant standing.

About 99 new line projects worth Rs.60,000 crore were announced in the last ten years. Out of 99 new line projects, one was completed, a single one, which I find quite odd. I would like to share an experience with you. When I first became an MP last year from a seat called Pilibhit, one of the main demands of the constituency was to turn the metre gauge line into a broad gauge line. All five years of the last Budget, it was okayed. But the money that was given for the project was so miniscule because of the amounts of projects that were sanctioned that no company would touch it and, therefore, it did not become a reality. I am sure that many other Members have had the same experience.

One of the aspects of this Budget is that it has laid a lot of emphasis on safety and security. About 500 people a year die on the tracks itself. While a million deaths may be a statistics, a single death to any of us is a tragedy. I would like the state the fact that the Railways this time has allocated Rs.1,27,000 crore over the next five years on the issue of safety and security.

The greatest killer of men is unmanned railway crossings. They account for 60 per cent of all railway track deaths. This has been specifically

addressed. Over the next five years there will be no unmanned railway crossings. This is based on the reports of the Pitroda Committee and the Kakodkar Committee.

I think the greatest achievement of this budget is the creation of TRANSLOC which is the Transport Logistics Corporation of India created by the Ministry. This basically means that from a bulk carrier of commodities the Railways will slowly turn into an end-to-end logistics provider, as a result the Railways will become more competitive, and from the point of origin to the point of consumption it will actually ensure that anybody who manages to travel with them can get the best bang for the buck. It will also end in gaining back the freight that has been lost. Now it is only 40 per cent of the total freight in India but it can gain this back in the next five years.

Also additional PPP cooperation for end-to-end logistics management at select stations is a very welcome move. I think they are announcing two stations per State. I hope my Constituency is one of them.

One of the issues that the Prime Minister has dealt with is the Swachh Bharat Abhiyan and. Therefore, they have started a Swachh Railways Abhiyan which I think is very important. When former Minister Dinesh Trivediji was giving his Budget Speech I remember he had said that rail corrosion costs the Government around Rs.350 crore a year. It is a very sad thing, Sir, that the poorest amongst us have to resort to open defecation. The night soil on the railway tracks causes corrosion. They have given Rs.350 crore as the estimate of how much the Railways loses every year because of track corrosion. This time through the inclusion of 17,000 bio toilets addresses this issue. It also contributes to a cleaner and more hygienic eco system on the tracks and in the stations.

The waste-to-energy plants near coaching terminals will also add to energy generation. Mr. Prabhu himself has been both an Environment Minister and an Energy Minister. Therefore, there is a greater push for renewables in this budget. They are talking about generating 1,000 MW of solar power through solar plants to reduce fuel dependence. Also, it will save Rs.3,000 crore over the next three years through rationalisation in electricity purchases.

One of the things that the hon. Minister kept mentioning in his budget was the improvement of the passenger experience. It is a fact that all of us travel by the railways but it is not always the nicest experience. I think that this time there has been a 67 per cent increase in budget outlay towards this which is greatly appreciated.

One thing that has been discussed a lot in the media is the high speed networks. I think the most important thing is that if inter-metro journeys now become overnight 12-hour journeys, it will lead to a lot of saving of productive time and it is very convenient frankly. They will increase the speeds from 130 kms an hour to 200 kms an hour for passenger trains. More importantly for goods trains they are looking at increasing the speeds from 100 kms an hour, 75 kms an hour when loaded, to almost 30 to 40 kms more. What that will in fact do is that it will increase the attractiveness of the Railways for freight. It will also actually make the Railways competitive for freight which it is losing day by day.

My only question to the Rail Minister is that China, which has undertaken a huge high speed railway project, is actually losing 1.5 billion dollars a year on the high speed rail. Is it financially competitive? Is it something that India can afford as a relatively poor country? That is just a question on my mind.

What do the numbers speak? I think one of the important numbers in this budget is the Operating Ratio. The lower it is, the better it is for it. This time we have got the best Operating Ratio. It is defined as percentage of revenues which are spent as operating expenses.

So we have got the best operating ratio this time in two and a half decades which is 92.5 per cent. I think next year they are approaching an operating ratio of 86 per cent which is indeed very good. The plan outlay shows 52 per cent increase and investments growth 84 per cent increase across 77 new projects.

HON. CHAIRPERSON: Please conclude now.

SHRI FEROZE VARUN GANDHI : Sir, I will conclude in just two minutes. What it means is, it exhibits the resolve to improve rail infrastructure. They are now investing more not just in laying new tracks but in improving existing rail infrastructure. Lastly, the working expenses that are up by 9.6 per cent are also coupled with 15.3 per cent increase in Gross Traffic Receipts which shows an improved apex management despite higher lease charges and interest payments.

I just want to conclude by saying that when the Railway Budget was being produced, I saw a lot of editorials in newspapers etc. which were talking about things like privatization of Railway or breaking up this monolith into Eastern Railway, Konkan Railway etc. and that led to fear in my mind, both as a consumer and as a patriot that how will this go forward because there are 15 lakh people who at any one time can go on strike if their jobs are threatened. Also, I think rather than privatizing, rather than selling off the family silver, if we can just improve what we have, and create a vision in the future, which is what this Budget has sought to do, I think it is a step in the right direction. I would like to congratulate the Government for doing so.

SHRI MUTHAMSETTI SRINIVASA RAO (AVANTHI)(ANAKAPALLI): Sir, I thank you for giving me this opportunity. I rise to support the Railway Budget 2015 presented by the hon. Minister of Railways Shri Suresh Prabhu. While supporting it, I have a few issues to flag off for kind consideration of the hon. Minister. For the first time in the railway history, the Minister has not shown any partiality. In the past, the Ministers were concentrating only on the States from which they came. They used to corner the Railway Budget for their own State by neglecting other States. Now the present Minister has done away with that practice. I appreciate this step of the Minister.

I congratulate the Minister for giving top priority to the safety and security of the passengers. The Minister is also going to use the latest technology at the unmanned level crossings to reduce the number of accidents. I thank the Minister for this step. In a developing country like ours, the Railway

Ministry is giving top priority to the common railway passengers.

The hon. Minister of Railways had announced in his speech that four new Dedicated Freight Corridors would be developed in the coming years, but had not specified the routes on which these corridors would be set. I welcome this announcement and request the hon. Minister to include Andhra Pradesh in this project.

Now coming to Andhra Pradesh and South India, the injustice has always been done to Andhra Pradesh. To tell the truth, my State of Andhra Pradesh is deeply disappointed with the Budget. I must say injustice has been done to my State because the hon. Minister has neither sanctioned any new projects nor allocated funds to complete the pending projects. It is surprising that the hon. Minister has made no mention about the long pending demands from Andhra Pradesh except for an announcement on launch of work on third line between Kazipet and Vijayawada.

I congratulate the hon. Minster for inviting FDI into the railway projects. It is an innovative step. Regarding PPP mode, the Government of Andhra Pradesh has agreed to partner with Indian Railway for creating rail infrastructure under this mode. Guntur, Visakhapatnam, Rajahmundry, Vijayawada, Tirupati and Nellore are some important railway stations for commercial exploitation. The revenue generated from such commercial exploitation could be ploughed back for local area development.

I also welcome the Railway Minister's proposal to include stations like Anakapalli, Duvvada, Simhachalam and Pendurthy among the stations which are likely to be developed under the Railway Budget proposal to improve satellite stations.

I welcome the Budget proposal for repairs and revamp of railway quarters as it holds out hope for the railway employees who saw many of their quarters damaged by the cyclone Hudhud in Visakhapatnam.

In reply to a question on the establishment of Railway Zones in the Lok Sabha, the hon. Minister has given us some hope on the creation of a new railway zone in Andhra Pradesh. He said that the Committee had recently submitted its Report. The Minister has asked the Committee to consult the various stakeholders including Members of Parliament, State Governments, etc., before a final decision is taken. May I request the Railway Minister to expedite the process of consultation? This promise was made to us in the A.P. Reorganisation Act. I request the hon. Minister to add clarity on this response.

I request the hon. Minister for taking up doubling of lines from Guntakal to Guntur, Gooty to Dharmavaram and Guntur to Bibinagar. This is very essential for connecting Rayalaseema, the most backward region of A.P.

Recently, our State was formed without a Capital. We are going to have a new Capital between Vijayawada and Guntur. From there, we do not have any train facility to Delhi. So, recently, in the last Budget they had announced one train from Vijayawada to Delhi, the A.P. Express but because there is no coaching terminal for train they have not started the service. I request the hon. Minister to provide the coaching terminal near Vijayawada or Guntur since Vijayawada is one of the biggest junctions in the country and it has also become the capital of Andhra Pradesh, as a result of which the Railways will also get more income and you can start more trains from Vijayawada and Guntur.

The Chennai- Visakhapatnam line is to be converted from two-lane to three-lane. The Budget allocation for this is very less. It should be enhanced. One more important thing is that the majority of the gas produced in Andhra Pradesh is in the Krishna-Godavari basic. It is an important economic zone of A.P. It is not rail connected. Therefore, Narasapur-Kotipalli rail link should be taken up on a priority for completion which would enable faster development of this region.

The next point I would like to touch upon is tourism. Andhra Pradesh has a long coastline and scenic beauties like Araku and Padaneru. So, I request the hon. Minister to introduce a train with full glasses so that we can attract more tourists who would see the scenic beauties of the area and enjoy.

In our State, we have five to six ports. They are providing good economy not only for Andhra Pradesh but for the entire country. Some more new private ports are coming up. This is what Shri Nitin Gadkari told yesterday. I request the hon. Minister to provide rail connectivity to all the major ports of Andhra Pradesh. This will be useful not only for Andhra Pradesh but also to Chhattisgarh and Telangana because those States have no ports.

We are contributing a lot of revenue to the Indian Railways. I think, Waltair Division comes third in the country in terms of contribution to the Indian Railways. But injustice is being meted out to us. All the four divisions of Vijayawada, Guntur, Waltair and Guntakkal should be merged and a railway zone has to be announced with headquarters set up in Andhra Pradesh, not Hyderabad. I came to know that there is a South-Central Zone in Hyderabad. You are going to make two zones – one for Andhra Pradesh and another for Telangana – with zonal headquarters in Hyderabad. If you keep the zonal headquarters in Hyderabad, it will be of no use. You should please provide the new zone to Andhra Pradesh with headquarters in Waltair. For all these days, after Independence, Waltair Division has been in Odisha. So, all our income has gone to Odisha and our people have met with injustice. It is a sentimental issue, not only for our Telugu Desam Party but even for the BJP.

I first talked about the country and then State and now I will talk about my constituency. Please give me two minutes more. I come from a very backward, rural parliamentary constituency of Anakapalle in Visakhapatnam district. No new line has been sanctioned for my constituency. I would request the hon. Minister to at least start a survey for laying a new line between Tuni and Kothavalasa junction *via* Narasipatnam, Madugulla, Devarapalle to facilitate railway connectivity to the remote villages of my constituency which are inhabited by the tribals.

Anakapalle is the fastest growing town and a large number of organisations like SEZs, and educational institutions have come up in and around Anakapalle town. I would request the hon. Minister to provide a stoppage, on par with Visakhapatnam, for the Superfast Express at Anakapalle.

I would also request the hon. Minister to decentralise the entire system. In 1857 the first railway line was laid by the Britishers. Since then we are following the same system. If you want to have a small stoppage at one station, it comes to the Railway Board. Railway Board is located at Delhi and for one small transfer or recruitment we have to come to Delhi. It is a very big country and railway is playing a major role. I would request the hon. Minister to have transparency and decentralisation as both are very much essential at this juncture. I would request the hon. Minister to initiate necessary action to solve these problems as early as possible in the best interest of the people of Anakapalle constituency. Thank you.

* **SHRI JITENDRA CHAUDHARY (TRIPURA EAST) :** I am failed to appreciate the budget placed by hon. Railway Minister, because he has failed to divert the track of Indian Railway from the pro-corporate line pursued by this Government. Mr. Prabhu has not made announcements of lofty projects like his predecessors, but simultaneously bold commitment is missing to complete the ongoing projects within the stipulated time, except few cosmetic declaration of system improvement. Indian Railway is one of the longest Railway networks in the world, it is true, but it must be again measured in terms of our population, area and potentialities. If we look from that point of view we are still far behind to the other developing countries. We are inheriting this from the past and unfortunately Modi Government also does not have any progressive road map, except all rhetoric announcements. Indian Railway should have been planned in such a way keeping in view of our vast agrarian sector, industrial potential and diverse cultural distinctions of the country, which shall simultaneously nurture our economic growth and national integration.

We the people of North East feel discriminated and neglected. Though Railway's presence in the region was since Britisher's period but nothing significant development achieved during last 67 years except tokenism, which has yielded huge socio-economic imbalance. The little positive outlook of the successive Governments at the centre during last six and half decades could have changed the North East to a most advanced and richest part of the country, as the region is endowed with huge untaped natural resources.

However, though late the previous Government has been compelled to declare some projects to connect the state capitals, succumbing the popular mass struggle of the people of the region, particularly in Tripura led by Left Parties, DYFI, TYF, SFI, TSU and the people as whole. But unfortunately the construction works of those projects are going on so slowly, still far behind of their target, which is resulting in immense constraint both in passenger and goods movement.

As I belong to Tripura State, like to draw the kind attention of the hon. Railway Minister to the following ongoing and proposed projects. The gauge conversion work of Lumding to Agartala may be expedited. Necessary fund may be released and men and machinery may be mobilised for speedy completion of long awaited project. Agartala to Sabroom project be expedited, which has deferred its stipulated time of completion for two times. The work of Agartala-Akhaura project may be started further killing a single day, for which almost all ground preparation has been completed. The project shall connect Railway network of two countries, India and Bangladesh through Tripura.

Looking at the strategical and future importance, a Railway Division may be sanctioned for Tripura for which adequate land is available near the Agartala Station. Indian Government may initiate dialogue with the Bangladesh Government to connect the Chittagong Sea Port and Ashuganj River Port to connect the rest of the South Asian countries, which shall be beneficial for the entire sub-continent.

I hope hon. Railway Minister shall definitely pay heed the issues I have raised for the good of the entire country and very particularly to bring North East and Tripura to the development loop.

***श्री गजेन्द्र सिंह शेखावत (जोधपुर):** भारतीय रेल एवं स्वतंत्रता के बाद रेल बजट का लंबा इतिहास रहा है, किंतु माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत यह रेल बजट जोकि इस सरकार का पहला ऐसा रेल बजट आने वाले समय में जब कभी भी भारतीय रेल का इतिहास लिखा जाएगा अथवा रेल के इतिहास की चर्चा की जाएगी तो 2015 का यह बजट रेलवे के विकसित रूप जिसकी कल्पना माननीय रेल मंत्री ने 2030 के अपने विजन डॉक्यूमेंट में की है, में एक मील के पत्थर के रूप में उल्लेखित किया जाएगा।

यह पहला रेल बजट है जिसमें रेल के भविष्य एवं इसके पुनरूद्धार को लोक-लुभावन एवं राजनीतिक महत्वाकांक्षाओं की अपेक्षा अधिक प्राथमिकता दी गई है।

भारतीय रेल को भारत की अर्थव्यवस्था को आगे बढ़ाने के मुख्य साधन के रूप में प्रतिस्थापित करने के लिए नये निवेश को आकर्षित करने की आवश्यकता है। लगातार दबाव झेल रहे रेल मार्गों एवं संसाधनों को पुनः सुदृढ़ करते हुए देश की भविष्य की आवश्यकताओं के अनुरूप तैयार करना, वर्तमान में समय की मांग है रेलवे के आधारभूत ढांचे को सुदृढ़ीकरण करते हुए लाइनों को दोहरीकरण, तिहरीकरण व विद्युतीकरण की चुनौती को माननीय रेल मंत्री जी ने स्वीकार करते हुए योजनाबद्ध तरीके से इसे पूरा करने की कोशिश इस बजट के माध्यम से की है। रेल यात्रियों की सुविधाओं में विस्तार करने के साथ-साथ रेल जो कि आज भी देश में जनसाधारण के यातायात का लोकप्रिय सुगम साधन है, को स्थिरता प्रदान करते हुए पारदर्शी तरीके से और अधिक सुदृढ़ एवं जनोपयोगी बनाने के इस प्रयास के लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूँ।

रेल के यात्री परिवहन क्षमता को 2.1 करोड़ प्रतिदिन से 3 करोड़ यात्री प्रतिदिन, रेल पटरियों में 20 प्रतिशत की वृद्धि करने व माल परिवहन क्षमता में डेढ़ गुना वृद्धि करने का संकल्प अत्यंत सराहनीय तो है ही, साथ ही भारतीय रेल को आर्थिक रूप से स्थिर बनाने का कार्य भी करेगा। इसके लिए माननीय रेल मंत्री जी ने इस दिशा में अगले पांच वर्षों में 8,56,000 करोड़ ;पए का निवेश करने की योजना भी इस बजट के माध्यम से प्रदर्शित की है जोकि अत्यंत सराहनीय है।

युगदृष्टा माननीय प्रधानमंत्री जी के देश के पुनर्निर्माण के स्वप्न के अनुरूप रेल जोकि भारत को एकता के सूत्र में निबद्ध करने के लिए देश की धड़कन के रूप में काम करती है, को भी पुनर्निर्मित करने की दिशा में यह बजट निश्चित रूप से मील का पत्थर है। मैं इन शब्दों के साथ माननीय रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करते हुए बजट का समर्थन करता हूँ।

डॉ. अरुण कुमार (जहानाबाद) : महोदय, आपने मुझे वर्ष 2015-16 के रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। यह रेल बजट रेल के इतिहास में निश्चित तौर पर एक अनूठा बजट है। कई वर्षों से रेल की दुर्दशा का मुख्य कारण यह रहा है कि बराबर जो बजट बनता है, वह राजनीतिक पार्टी अपने राजनीतिक उद्देश्यों को चिंतन के केंद्र में रख कर बनाती रही है। यह रेल बजट सम्पूर्ण देश की आवाम को सामने रखकर, रेल के भविष्य को सामने रखकर और संसाधनों को सामने रखकर पेश किया गया है इसलिए यह एक क्रांतिकारी कदम है। पिछले सदन में जब हम देख रहे थे, तब कई बार ऐसी स्थिति बनी कि घोषणाएं की जाती रहीं और घोषणाओं का अम्बार खड़ा हो गया, लेकिन हम देखते रह गए कि इन घोषणाओं को कब पूरा किया जाएगा। इस बार जो पूर्व घोषित योजनाएं हैं और उन योजनाओं में जो आवाम के हित में है, रेल के हित में है, उसे पूरा करने का संकल्प इस रेल बजट में दर्शाया गया है, निश्चित तौर से यह रेल के भविष्य को सुरक्षित करेगा और एक बेहतर यातायात के साधन के रूप में इसका प्रकटीकरण होगा।

महोदय, अभी तमिलनाडु के एक साथी कह रहे थे कि रामेश्वरम से बनारस रेल सेवा दी जाए। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा कि आज भी श्रीलंका से काफी लोग 'गया' जाते हैं।

17.00 hrs

रामेश्वरम से गया तक लोग बस से जाया करते हैं। इतनी लम्बी दूरी तय करते हैं। निश्चित रूप से ऐसे केन्द्रों के बीच, रामेश्वर से देवघर, देवघर से बैद्यनाथ धाम और बैद्यनाथ धाम से विश्वनाथ धाम को वाया गया जोड़ दिया जाए तो श्रद्धालुओं के बहुत सुविधाजनक होगा। एक लम्बित परियोजना - गया से क्यूल लाइन का दोहरीकरण और विद्युतीकरण, जो कलकत्ता और दिल्ली के बीच एक

बॉटलनेक था, सरकार ने इसे पूरा करने का संकल्प दोहराया है और बजटीय प्रबंधन भी किया है। इसलिए हम सभी सरकार को इस बात के लिए बधाई देना चाहेंगे कि आपने जितनी योजनाएं ली हैं और उसके साथ आपका जो संकल्प है, वह सब रेलवे के हित में है, आवाम के हित में है। अभी केरल के माननीय सदस्य श्री राजेश जी कह रहे थे कि बरेली और पालघाट की परियोजनाएं एक साथ शुरू हुई, बरेली की परियोजना पूरी होने वाली है, लेकिन पालघाट का काम अभी शुरू होने वाला भी नहीं है। इस तरीके का भेदभाव पिछले दिनों में होता रहा है और सिर्फ राजनीतिक उद्देश्यों को केन्द्र में रखकर ही योजनाएं बनाई गयीं। निश्चित तौर से विपक्ष के लोगों को इस बात के लिए इस सरकार, माननीय प्रधानमंत्री जी और रेलमंत्री जी को बधाई देना चाहिए कि सम्पूर्ण देश के मानचित्र को सामने रखकर जनता की सुविधाओं को ध्यान में रखकर इस रेल बजट को बनाया गया है। जो सबसे बड़ा संकल्प इस सरकार का है, एनडीए की पिछली सरकार में भी फ्रेट कॉरीडोर की योजना को टेक-अप किया गया था। यह एक अत्यंत आवश्यक योजना है, मैं कहूंगा कि रेलवे के लिए यह प्राणवायु के समान है। यदि इस योजना को पूरा किया गया, जो संकल्प इस रेल बजट में दिखता है तो मैं कह सकता हूं कि रेलगाडियों की जो गति धीमी होती रही है, सेपरेट फ्रेट कॉरीडोर डेवलप होने पर पैसेंजर्स ट्रेन्स के लिए इतना स्पेस निर्मित हो जाएगा कि निश्चित रूप से हम नई गाड़ियों को चला सकते हैं और पुरानी गाड़ियों, जिनकी स्पीड कम होती जा रही है, लेट चल रही हैं, इन सारी समस्याओं का निदान हो सकता है। जिस तरीके से कोंकण रेलवे एक संकल्प के साथ पूरी हुई, उस समय के रेलमंत्री जॉर्ज फर्नांडीज का ड्रीम प्रोजेक्ट था, उसे यदि संकल्प के साथ पूरा किया जा सकता है तो माननीय सुरेश प्रभु और मनोज सिन्हा जी में भी हम वही संकल्प देख रहे हैं। आज भी भारतीय रेल एक सुरक्षित यातायात का साधन है। आज भी एक से सवा लाख लोग रोड एक्सीडेंट्स में प्रतिवर्ष मरते हैं तो निश्चित रूप से यह सबसे सुरक्षित साधन है। रेल में अनमैन्ड रेलवे क्रॉसिंग, आरओबी का प्रबंधन आदि के लिए इस सरकार ने जो संकल्प दोहराया है और सुरक्षा के अन्य प्रबन्ध किए हैं, ट्रांसपैरेंट व्यवस्था की है और डिसेंट्रलाइजेशन भी किया है। पहली बार जीएम को इतनी ताकत दी गयी है कि निश्चित तौर से हम रेल की गति को तेज कर सकते हैं। सरकार का यह संकल्प हमें उत्साहित कर रहा है, हमें यह विश्वास दिला रहा है और लोगों में भी विश्वास पैदा हुआ है कि निश्चित तौर से रेल भारत के ड्रीम को पूरा करेगा, लोगों के ड्रीम को पूरा करेगा। इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस बजट का भरपूर समर्थन करता हूं।

***श्री ओम बिरला (कोटा):** रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी ने जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, उसके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देता हूँ। देश के लिए यह एक आदर्श रेल बजट है। भारतीय रेल बहुत ही कठिन दौर से गुजर रहा है और इन कठिनाईयों के बाद भी किस तरह से उत्साहवर्धक परिणाम हासिल किए जाते हैं वह इस बजट में दिखता है। रेलवे की लागत में बढ़ोतरी होने के बावजूद माल भाड़े और यात्री किराये में वृद्धि न करना अत्यंत प्रशंसनीय है। इससे आम लोगों के साथ-साथ व्यापार और उद्योग जगत को भी राहत मिली है। सुरक्षा, रेल क्षमता में विस्तार एवं आधुनिकीकरण, सुखद व सुरक्षित यात्रा के साथ-साथ रेलवे को वित्तीय रूप से आत्मनिर्भर बनाने वाले बजट में लगभग सभी क्षेत्रों पर ध्यान दिया है। रेलवे की महत्वपूर्ण परियोजनाओं के क्रियान्वयन एवं निगरानी, संसाधनों की व्यवस्था तथा भूमि अधिग्रहण जैसे कार्यों के लिए राज्यों को भागीदार बनाने का प्रस्ताव रेल सेवाओं के विस्तार में सहायक होगा।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र कोटा में कोटा रेलवे स्टेशन, दिल्ली-मुम्बई रेल मार्ग का एक महत्वपूर्ण जंक्शन है। यहां पर प्रतिवर्ष दो लाख से अधिक छात्र देश के कोने-कोने से आई.आई.टी. व मेडिकल प्रवेश परीक्षाओं की तैयारी के लिए आते हैं। इनमें से अधिकतर छात्र-छात्राओं व उनके परिजनों का यातायात का लगभग एकमात्र साधन रेलमार्ग ही है। इस स्टेशन में वर्ल्ड क्लास स्टेशन से संबंधित विभिन्न कार्य किए जाने थे। इनमें से अधिकांश कार्य अब तक पूरे नहीं हो पाए हैं जिसके कारण यात्रियों को असुविधा का सामना करना पड़ता है। देश-प्रदेश और मेरे निर्वाचन क्षेत्र कोटा की कुछ महत्वपूर्ण मांगे मैं आपके ध्यान में डालना चाहता हूँ जो विकास के लिए अति आवश्यक है। यदि इन सेवाओं को समय पर पूरा कर लिया जाता है तो हम क्षेत्र में एक बड़ी उपलब्धि प्राप्त कर सकेंगे।

माननीय प्रभु जी का ध्यान भारतीय जनमानस एवं दर्शन से जुड़े विषय की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ कि भारतीय संस्कृति में प्रत्येक हिंदू के जीवन का लक्ष्य चारधाम की यात्रा करना होता है। भारत की पवित्र देव भूमि में श्रवण कुमार जैसे आदर्श पुत्र ने अपने कंधे पर बुजुर्ग माता-पिता को चारधाम की यात्रा करवाई थी। हमें जनता जनार्दन ने बुजुर्गों को तीर्थ यात्रा कराने के पुण्य में भागीदार बनने के लिए एक सुअवसर दिया है। रेल मंत्री जी आप इस कलयुग में आदर्श पुत्र श्रवण कुमार की भूमिका निभा सकते हैं। आप कृपा कर अविलंब भारतीय बुजुर्गों को चारधाम/ तीर्थस्थलों की निशुल्क यात्रा के लिए विशेष कार्ययोजना की घोषणा करें ताकि देश के सभी नागरिकों को जीवन में एक बार तीर्थयात्रा करने का सुअवसर प्राप्त हो सके।

कोटा शहर देश का आई.आई.टी. व मेडिकल प्रवेश परीक्षाओं की तैयारी का सबसे बड़ा केंद्र है। यह हमारे लिए गर्व की बात है कि आई.आई.टी., एम्स व अन्य इंजीनियरिंग, मेडिकल कॉलेजों में सलेक्ट होने वाला हर तीसरा छात्र कोटा में रहकर ही अपना अध्ययन करता है। सुदूर कश्मीर से लेकर कन्याकुमारी, असम से लेकर गुजरात के छात्र यहां अध्ययन करते हैं। माननीय प्रधानमंत्री जी ने अपने प्रवास के दौरान कोटा को लघु भारत की संज्ञा भी दी थी। देश के भावी इंजीनियर, डॉक्टरों का सपना पूरा करने वाले इस शहर में आने वाले छात्रों एवं उनके परिजनों का आवागमन का सबसे बड़ा माध्यम भारतीय रेल है। अतः मेरा निवेदन है कि उक्त छात्रों का रेल यात्रा के लिए विशेष रियायत प्रदान करने व तैयारी करने वाली छात्राओं-बेटियों को निशुल्क यात्रा पास प्रदान कर प्रोत्साहित किया जाए तो वे अपनी शिक्षा को और बेहतर बना सकेंगी।

कोटा स्टेशन से चलने वाली निम्न ट्रेनों के फेरे बढ़ाए जाना अत्यंत आवश्यक है। DDN-KCVL S FAST (12288), CDG-KCVL S KRANTI (12218), ADI-PNBE AZIMABAD E (12947), JPERC EXP (12978), OKHA BSB EXP (19569), GIMB-KMQ EXP (15667), JP- PUNE (12940), BDTS-JP SUP F (12979), BBC-ASN PARASNATH (12941), N-MAO S KRANTI (12450), UDZ-SHM (19660), ALL-BGP (13424), JP-INDB S FAST (12974), PURI-JP EXP (18473), GARBA EXP (12937), ALL-KOLKATA (19608), KYQ-GIMB (15668), JP-CBE (12970), NZM-BDTS YUVA EXP (12248)

कोटा निजामुद्दीन 09807, मेवाड़ एक्सप्रेस 12964, इन्टरसिटी 12415, कोटा-जयपुर नागदा पैसेंजर 59801 में यात्री भार देखते हुए वातानुकूलित प्रथम श्रेणी व द्वितीय श्रेणी शयनयान बढ़ाने की आवश्यकता है।

कोटा रेलवे स्टेशन पर बजट होटल बनाने की आवश्यकता है। ग्वालियर-श्योपुर छोटी लाइन से बड़ी लाइन करने तथा राजस्थान में दिगोद तक विस्तार किए जाने की आवश्यकता है। बूंदी को पर्यटन रेल सर्किट में जोड़ने की आवश्यकता है। नागदा से कोटा के बीच नई पैसेंजर ट्रेन चलाने की आवश्यकता है। झालावाड से जयपुर जन शताब्दी का विस्तार करने की आवश्यकता है। कोटा से कानपुर नई ट्रेन को साप्ताहिक से नियमित करने की आवश्यकता है। कोटा अजमेर रेलवे लाईन के लिए कोटा अजमेर वाया बूंदी को जंक्शन बनाने की आवश्यकता है। रेलवे स्टेशन रामगंजमंडी पर स्थित फुट ओवर ब्रिज का पूर्व दिशा की ओर विस्तार करवाया जाये, जिससे यात्रियों को आवागमन में सुविधा मिल सके। डकनिया रेलवे स्टेशन से नागदा/उज्जैन/रतलाम की ओर यात्री गाड़ी का संचालन किया जाये, जिससे नई लाइन का लाभ मिल सके। रामगंजमण्डी स्टेशन से शहर में जाने हेतु दूसरी ओर का रास्ता भी खोला जाये, जिससे गाड़ियों के आवागमन के समय जाम की स्थिति उत्पन्न न होने पाये। रामगंजमण्डी स्टेशन पर अहमदाबाद-जम्मूतवी, हापा-जम्मूतवी, जामनगर-जम्मूतवी, इन्दौर-जोधपुर एवं जयपुर-पुणे द्विसाप्ताहिक ट्रेनों का स्थायी ठहराव किया जाये। डकनिया स्टेशन पर नया हाई लेवल प्लेटफॉर्म, जिसकी कोटा के डकनिया स्टेशन पर आवश्यकता है जिससे नई गाड़ियों के ठहराव हो सके। कोटा को पूर्वांचल से जोड़ने के लिए कोटा ट्रेन उपलब्ध नहीं है, जिसकी अति आवश्यकता है। कोटा से देहरादून के लिए चल रही देहरादून एक्सप्रेस अभी दो ट्रेनों 19019 व 19019ए कोचों को जोड़कर चलाई जाती है। यात्री भार को देखते हुए पूरी ट्रेन चलाई जाये। कोटा से निजामुद्दीन की ओर चलने वाली होलीडे एक्सप्रेस 09807 को अस्थायी रूप से चलाया जा रहा है,इसे स्थायी किया जाये। बारां रेलवे स्टेशन के प्लेटफॉर्म की लंबाई अपर्याप्त है, इसे समुचित लम्बाई का बनाये जाने की आवश्यकता है। पूर्व में सरकार द्वारा राजस्थान में एक रेल नीर प्लांट स्थापित किए जाने की घोषणा की थी। कोटा में पर्याप्त जल उपलब्धता होने के कारण यदि रेल नीर प्लांट कोटा में स्थापित किया जाना उचित होगा। प्रस्तावित डाड देवी, डकनिया रेलवे ओवर ब्रिज का निर्माण कार्य अभी तक शुरू नहीं हो पाया है। जिसके कारण यातायात प्रभावित हो रहा है। बूंदी जिले के गामछ व लबान क्रॉसिंग पर ओवर ब्रिज बनाया जाना अत्यंत आवश्यक है।

कोटा जं. रेलवे स्टेशन पर मेमू (मल्टीपल इलेक्ट्रिक मेकेनिकल यूनिट) कार शेड स्थापित किया जाना बहुत जरूरी है। कोटा में मण्डाना के निकट राजस्थान का एक महत्वपूर्ण कंटेनर डिपो, शुष्क बंदरगाह संचालित हो रहा है जिसका विकास किया जाए, जिससे समूचे राजस्थान, मध्यप्रदेश व अन्य सीमावर्ती राज्यों को भी इसका लाभ मिल सके। कोटा मण्डल में लॉन्ड्री प्लांट स्थापित किए जाने की आवश्यकता है। कोटा मण्डल में रेलवे द्वारा बनाए गए अण्डर ब्रिजों में पानी के निकास की एक बड़ी समस्या है। पर्याप्त पानी निकास प्रबंधन के कारण अण्डर पास के नीचे पानी भरा रहता है जिससे आवागमन प्रभावित होता है। ग्रामीण इलाके एक-दूसरे से कट जाते हैं। इस हेतु आवश्यक प्रबंधन किया जाना आवश्यक है।

""बी"" केटेगरी के बूंदी स्टेशन पर बड़ी संख्या में आने वाले देशी-विदेशी पर्यटकों के लिए टूरिस्ट फेसिलिटेशन सेंटर व अन्य यात्री सुविधाओं का विस्तार किया जाना आवश्यक है। इसी प्रकार सवाई माधोपुर, इन्दरगढ़, लाखेरी, लबान, रामगंज मण्डी, के-पाटन, कापरेन, बारां आदि स्टेशनों का इनकी श्रेणी के अनुरूप आवश्यक यात्री सुविधाओं का विकास किया जाना अत्यंत आवश्यक है।

माननीय प्रधानमंत्री जी के विचारों को आत्मसात करते हुए रेलमंत्री जी ने इस बार का बजट स्वच्छ एवं सुखद यात्री सुविधाएँ उपलब्ध कराने के उद्देश्य से भारतीय रेलवे को यात्री सुविधा प्रदान करने

के लिए प्रतिबद्ध बजट घोषित किया गया है। जिसमें हर वर्ग के रेल यात्री का सुविधाएँ उपलब्ध कराना, किसी भी असुविधा की दृष्टि में मोबाईल एस.एम.एस या हैल्पलाइन की सहायता से शिकायत दर्ज कराने जैसी सुविधाएँ प्रदान कर रेल सेवा को और जबावदेह, उत्तरदायी बनाने का प्रयास किया है। इतना ही नहीं, इस बजट में सरकार ने पहले से चल रही विभिन्न महत्वाकांक्षी योजनाओं को अमलीजामा पहनाने का लक्ष्य रखा है न कि थोथी घोषणाएँ कर वाह-वाही लूटने का, जो कि भारतीय रेल के सुखद भविष्य के लिए मील का पत्थर साबित होगा।

माननीय रेलमंत्री जी को इस बजट के लिए मैं साधुवाद देता हूँ।

श्री राजेश रंजन (मधेपुरा) : सभापति जी, राजनैतिक भाषण होते रहते हैं। दुनिया का सबसे बड़ा नेटवर्क भारतीय रेल है। भारत दुनिया का सबसे बड़ा लोकतांत्रिक और बेमिसाल देश है। यह बात सही है कि पक्ष और विपक्ष दोनों एक दूसरे को कोसने में लगे रहते हैं। पहले हमारी सरकार थी। उस समय आदरणीय लालू यादव रेल मंत्री थे। उन्होंने रेलवे को मुनाफे में ला दिया था। यह बात जग जाहिर रही कि वह मुनाफा कैसे हुआ, किराया बढ़ाकर हुआ या रेलवे की जमीन द्वारा हुआ या अन्य किसी कारण से हुआ, लेकिन इसमें हमें राजनीति नहीं करनी चाहिए।

बिहार और रेलवे एक दूसरे के पूरक हैं। बिहार में ललित नारायण मिश्र जी से लेकर लालू यादव जी तक कई रेल मंत्री रहे हैं। बिहार रेल के मामले में तीन हिस्सों में बंटा हुआ था। रेल मंत्री जी ने रेल बजट पेश करने के बाद अपनी पीठ खुद ही थपथपाई और कहा कि उन्होंने यात्री किराए में कोई वृद्धि नहीं की है। आश्चर्य की बात है कि जब आपने पिछले साल ही रेल यात्री किराया इतना बढ़ा दिया था, इस बार नहीं बढ़ाया तो इसमें पीठ थपथपाने लायक कोई बात नहीं है और न ही लोगों पर कोई कृपा की है। इसमें कोई दो मत नहीं हैं कि आपने अभी किराया नहीं बढ़ाया, लेकिन आपने कृपा नहीं की है।

राजनीति से अलग हटकर मैं कहना चाहूंगा कि रेलवे में स्वच्छता और सुरक्षा की बात हमेशा होती रहती है। मुझे समझ में नहीं आता कि हिन्दुस्तान के इतिहास में गाड़ियां तो बढ़ती गई, लेकिन रेल ट्रैक नहीं बढ़े। बिना रेल ट्रैक बढ़ाए आप कैसे सुरक्षा की परिकल्पना कर सकते हैं। आपने कहा कि हम पांच साल की अवधि में साढ़े आठ लाख करोड़ रुपए का निवेश रेलवे में करेंगे यानि पौने दो लाख करोड़ रुपए प्रति वर्ष, लेकिन इसकी चर्चा आपने नहीं की कि यह पैसा कहां से आएगा। इस समय रेलवे की जो आमदनी है, उसका 90 प्रतिशत खर्च स्टाफ और गाड़ियों पर होता है। क्या सिर्फ दस प्रतिशत पैसे से पौने दो लाख करोड़ रुपया आप हर साल जुटा लेंगे? इसलिए मुझे तो कोई रास्ता नहीं नजर आता कि आप कैसे इतनी राशि पांच साल की अवधि में रेलवे में निवेश कर सकेंगे। यह बहुत बड़ी बात है, जिस पर मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं।

दूसरी बात यह है कि चीन 20 साल के अंदर स्वसौल यानि भारतीय बॉर्डर तक रेल मार्ग बना चुका है। जबकि भारत की राजधानी दिल्ली से हरियाणा और उत्तर प्रदेश तक का काफी भाग रेल से अछूता है, बिहार, झारखंड, बंगाल आदि की बात तो दूर की बात है। बिहार के बंटवारे के बाद वहां रेल और भी महत्वपूर्ण हो गई है। बिहार राजगीर आदि ऐसे पर्यटन स्थल हैं, जब तक इसे रेलमार्ग से नहीं जोड़ा जाएगा, तब तक बिहार की तरक्की नहीं हो सकती और वहां की इकोनॉमिक ग्रोथ नहीं बढ़ सकती।

आपने अपने रेल बजट में टिकट रिजर्वेशन का समय चार महीने कर दिया है यानि अब लोग 120 दिन पहले रेल टिकट बुक करा सकेंगे। जब यूपीए सरकार थी तो उस समय भी इसकी अवधि बढ़ाई गई थी, लेकिन हालात को देखकर उसे घटा दिया गया था। मेरी समझ में नहीं आता कि इस देश का गरीब व्यक्ति या मध्यम रोजगार वाला व्यक्ति, जिसे अपने काम से छुट्टी आसानी से नहीं मिलती और वह सोचता है कि कब छुट्टी मिलेगी, वह इतना पहले कैसे रेल टिकट रिजर्व करा सकता है? पूंजीपति लोगों को रिज़र्वेशन से कोई मतलब नहीं है, क्योंकि बिचौलिए और दलाल टाइप के लोग जो रेलवे में और हर विभाग में होते हैं, वे लोग...(व्यवधान) मैं वही बात बता रहा हूं कि होली-दीवाली की छुट्टी से कोई लेना-देना नहीं है। मैं मध्यवर्गीय लोगों के रोजगार की बात करना चाहता हूं। रोज़गार करने वालों को या नौकरीपेशा में हो या जहां हो, वहां छुट्टी का पता नहीं होता है, इसलिए रिजर्वेशन के मामले में जो छह महीने का मामला है, यह बहुत ही गलत है। इसका आप मूल्यांकन कीजिए और हिंदुस्तान की आत्मा मध्यवर्गीय नौकरीपेशा रोजगार करने वाले लोगों में है और वह बिहार, बंगाल, असम, केरल जो पूर्वांचल के लोग हैं, वे सबसे अधिक दूसरे राज्यों में जा कर काम करते हैं, मजदूरी करते हैं। इन पर आपको ध्यान केंद्रित करना चाहिए। दूसरी चीज मालाभाडा आपने ज्यादा कर दिया है। मालाभाड़ा बढ़ाते समय सोचा कि यदि आप अत्यधिक भाड़ा देंगे तो उसका बोझ किसानों पर पड़ेगा। उसका बोझ खाद्य पदार्थों पर पड़ेगा। आप कभी यह चिंता करते हैं कि मालभाड़ा बढ़ने से किस पर बोझ पड़ता है। आप मालभाड़ा बढ़ा कर रेलवे को डेवलप करने की बात कहते हैं। इसमें कोई दिक्कत नहीं है, लेकिन किसानों के लिए क्या उसमें रियायत होगी और आम लोगों के लिए क्या रियायत होगी क्योंकि सबसे ज्यादा बोझ आम लोगों पर पड़ेगा। इसकी चिंता

आपको करनी चाहिए।

दूसरी चीज, यह जो सबसे बड़ा मामला है आपने राज्य को शेयर किया है। निश्चित रूप से पहली बार आपने राज्य का परसेंटेज बढ़ाया है। इससे विकास के मामले में निश्चित रूप से गति आएगी लेकिन राज्य की स्थिति, डेवलप राज्य जैसे गुजरात है, जैसे हरियाणा है, महाराष्ट्र है वह निश्चित रूप से आपको शेयर दे कर अपने राज्य की तरक्की कर सकता है, लेकिन बिहार क्या करेगा, बंगाल क्या करेगा, असम क्या करेगा? क्या आपने कभी इस तरफ ध्यान दिया है कि बिहार जैसा राज्य जो अपने कर्मचारियों को तनख्वाह देने के लिए भी रोता हो, जो अपनी जीविका के लिए रोता हो, वह आपके रेलवे में कहां से शेयर कर पाएगा? क्या आपने कभी इस इनफ्रास्ट्रक्चर पर ध्यान दिया है। यह बहुत ही गंभीर मुद्दा है इसलिए मैंने आपका इस तरफ ध्यान आकृष्ट किया है कि डेवलप राज्य तो अपना शेयर दे सकता है, लेकिन बिहार जैसा पिछड़ा राज्य ऐसा नहीं कर सकता है, इसलिए आपको ऐसे राज्यों की तरफ विशेष रूप से ध्यान देना चाहिए।

क्या हिंदुस्तान के इतिहास में चाहे दो सौ या चार सौ साल हो जाएं, ये तीन चीजें हिन्दुस्तान के इतिहास में बहुत जरूरी हैं। सुरक्षा, स्वच्छता और समय, ये तीन चीजें दुनिया का कोई भी रेलवे मिनिस्टर आ जाए, मुझे नहीं लगता कि रेलवे में इन तीनों चीजों को लागू कर सकता है। अभी चर्चा हुई कि एक मंत्री जी ने चार बार चेन पुलिंग करवा ली। जिसके कारण एक विद्यार्थी एग्जाम नहीं दे पाया। एक बात मुझे समझ नहीं आती है कि हिंदुस्तान के इतिहास में रेलवे का टाइमिंग सही हो और बगैर ट्रेक के हो, आप यदि मनोज जी, हिंदुस्तान में यदि कोई चीज कर सकते हैं तो आप सब काम छोड़ कर रेलवे के ट्रैक और टाइम सुरक्षा और उसकी स्वच्छता पर ध्यान देने का काम करें।

17.12 hrs (Hon. Deputy-Speaker *in the Chair*)

मैं एक बात कहना चाहता हूं नरेन्द्र भाई मोदी नौजवान और गरीबों की बात ले कर आए हैं। आप अच्छा बोलते हैं, दुनिया में लेकिन आपका संदेश गलत जा रहा है। संदेश जा रहा है कि जो सरकार आई है, वह बड़े लोगों की, पूंजीपतियों की और खास लोगों की है। अगर यदि एक बार आपके बारे में यह भावना बन जाएगी, तो यह बहुत ही कष्टदायक होगा। हम आपसे आग्रह कर रहे हैं कि आप रेलवे को भारत की आत्मा के साथ डेवलप करें इसके लिए प्रयास किए हैं, इसके लिए मैं आपको बधाई देता हूं। जो सही है, उसे झुठलाया नहीं जा सकता है। लेकिन एक आग्रह आपसे करूंगा कि जिन बातों को आप अभी लाए हैं, छात्र जो एग्जाम देने जाता है, उनके लिए अलग बोगी और जो बिहार या इस इलाके से मजदूर जाता है, उसके लिए अलग बोगी की व्यवस्था करने का काम करें, ताकि सही ढंग से रिजर्वेशन हो सके और यदि साधारण टिकट पर यात्रा करे तो उन्हें सीट मिल सके, यह मैं आपसे आग्रह करूंगा।

अगली महत्वपूर्ण बात कुली के बारे में हैं, कुली के पास स्टेशनों पर अब काम नहीं रह गया है। लोग सुबह जाते हैं, शाम को आते हैं, उनके पास एक छोटा बैग होता है। मैं आग्रह करूंगा कि कुलियों को ग्रुप-डी में लाने की आपके पास कोई योजना है या नहीं।

अंत में मैं अपने क्षेत्र के बारे में आपसे आग्रह करना चाहूंगा और मैं आपको बधाई देता हूं कि आपने 1200 करोड़ रुपये हमारे यहां विद्युत इंजिन कारखाने में दिये हैं। मेरे क्षेत्र में स्लीपर फैक्टरी श्री लालू यादव जी ने दी थी, वह बनकर तैयार है, लेकिन उसका उद्घाटन नहीं हुआ। मनोज जी, मेरे क्षेत्र सहरसा में एक ओवरब्रिज का पांच मंत्रियों ने शिलान्यास किया, हिंदुस्तान के इतिहास में पांच मिनिस्टर्स ने शिलान्यास किया। लेकिन आज तक वह बनना शुरू नहीं हुआ। मैं आपसे आग्रह करूंगा कि उसे बनवाना शुरू करें।

इसके अलावा मनोज जी मधेपुरा से भीमनगर, सुपौल से गलगलिया, बनमनखी से पूर्णिया, किशनगंज से जलालगढ़, भीमनगर से बिहपुर, बिहपुर से वीरपुर, बिहारगंज से सिमरी बख्तियारपुर, कुरसेला से बिहारीगंज, मुरलीगंज से वीरनगर ये स्व. ललित नारायण मिश्रा का इलाका है, मैं चाहूंगा कि आप उस ओर ध्यान दें। इसके अलावा बरौनी के बाद कटिहार के दोहरीकरण और विद्युतीकरण में कुछ पैसा आपने दिया, लेकिन और देना बहुत आवश्यक है। मैं आपसे आग्रह करना चाहूंगा कि कटिहार से बरौनी का दोहरीकरण और विद्युतीकरण तेजी से शुरू करायें। सहरसा में एक रेल मंडल कार्यालय खुलवाने की व्यवस्था करायें। यह नेपाल का बार्डर है, जो बीच में पड़ता है। मेरा आपसे आग्रह है कि सहरसा में एक रेल मंडल कार्यालय खुलवाने की व्यवस्था करें।

अंत में, मैं कहना चाहता हूं कि जो एम.पीज. हैं, एम.पीज. को सिर्फ जिला निगरानी एवं सतर्कता कमेटी का अध्यक्ष नहीं बनाये, उन्हें व्यवस्थित ढंग से ताकत दें, ताकि रेलवे में एम.पीज. बैठकर अच्छे ढंग से अपने क्षेत्र के काम करा सकें। इसके साथ ही माल भाड़े और रिजर्वेशन पर ध्यान दें। इसी के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

HON. DEPUTY-SPEAKER: Nothing will go on record.

...(*Interruptions*) â€¦ *

DR. RATNA DE (NAG) (HOOGHLY): Mr. Deputy-Speaker, Sir, thank you for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget, 2015. I would like to say a word of appreciation for the Minister of Railways for not hiking the fare. This is altogether a different matter that on taking over the reins of the Government, the BJP-led NDA Government burdened the common people by raising the passenger fares. There is no surety that they would not hike the passenger fares further.

Ours is a vast railway network. In 1947 we had railway network of nearly 54,000 kilometres, whereas China had 27,000 kilometres. Now, China has about 1,10,000 kilometres, whereas India has only 65,000 kilometres of railway network. We have to make great strides if we have to cater to the ever-growing population of India. No new trains have been announced. At least the Minister of Railways should have come out with the projects that he is planning to complete during the year. By not doing so, it seems he himself is apprehensive of the capabilities of the Railways in executing the pending projects.

The Government is focussing on infrastructure. It may be of some help in the long run. But the important aspect is the safety, safety of passengers, particularly that of women passengers, and the safety of trains. As per an estimate, more than 2,000 persons have died in nearly 800 railway accidents in the past year. There is no indication of customer friendly approach, that is by putting the passenger first and ensuring safety and accessibility of amenities of the Railways by opening up more and more railway reservation offices and where the railway booking centres exist more and more counters should be opened.

Let us hope for some passenger-related amenities in the Vision Document for 2030, about which he evinces interest to bring out in future. Cleanliness drive, I think, should start from the Railways, as crores of people use Railways every day. But cleanliness is not there. I doubt whether the Minister's expansion programme would go in the right direction with so many problems in it. There is a need to reduce the fares of Tatkal charges, and cancellation charges too should be reduced considerably.

More companies of women RPF personnel and another eight companies should be formed with a view to strengthen the security of women passengers. This should be taken up on a war footing. Efforts should be made to ensure that 10 per cent RPF vacancies are filled up by women, for whom the same is reserved. Efforts should also be made so that freedom fighters are taken care of considerably for their sacrifice in the past. When they approach the Railway authorities for renewal of passes, they should be helped out of the way.

The number of Sleeper Coaches in trains should be increased considerably, as common man travels in this category; to be precise, 90 per cent travel in this category. More and more toilets and waiting rooms, benches both in the major Railway Stations and small stations should be constructed for

the convenience of railway passengers.

The hon. Railway Minister vowed to give rebirth to railway network in four years. Only time would tell whether he would succeed in this exalted claim or wish. There has been a hike by 10 per cent on freight. I am of the opinion that this freight hike would have repercussions on the prices of essential commodities.

There is another plan. Elimination of 3438 level crossings in a financial year is a welcome measure. But is it attainable? Is Rs.6,581 crore sanctioned for the same enough? West Bengal has been neglected in this Budget. I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister to the Dankuni Factory which produces parts for Railway Electric Engines. This is located on the Howrah-Bardhaman chord in Hooghly district which is my district This would go a long way in catering to the needs of the Railways in and around the areas. Unfortunately, Rs.265.95 crore was only sanctioned for the year 2014-15 but up to March, 2014, only Rs.188.02 crore has been spent. In the 2014-15 Railway Budget, only Rs.33.92 crore was allocated. In the 2015-16 Budget, a meagre sum of Rs.2.51 crore is allocated. This defies logic particularly when you need more funds for its completion. How can you complete the project with such meagre allocations and that too in piecemeal methods?

In the last Budget, a sum of Rs.184.70 crore was sanctioned for the Coach Rehabilitation Factory in Anara but up to March, 2014, only Rs.8.29 crore has been spent. Now, in the current Railway Budget, very little fund has been sanctioned. I strongly urge upon the Railway Minister to allocate more funds and also utilize the sanctioned funds. I would request the hon. Minister to give utmost importance and priority to the pending projects in West Bengal and ensure its completion as early as possible.

There is a need for executing better delivery mechanism. It is a Herculean task, the task of putting the Railways on the right track. There is a need to increase the Sleeper Class coaches in trains. Also, the rakes supplied to the passengers of the Sleeper Class and Second AC and three-tier AC should be covered properly. There is an urgent necessity to increase the speed of trains wherever necessary because it will not only reduce journey time but also save energy.

Hygiene in trains and at Railway Stations needs special and constant attention. Pantry-served food items are of low standard and served mostly in highly unhygienic conditions. Food is served in mostly unhygienic conditions. This needs immediate attention. In short, I would seek a complete overhaul of Railways in every sense of the word.

* **SHRI D.K. SURESH (BANGALORE RURAL) :** The Railway Minister in his budget has announced a slew of measures for the passengers aimed at making train travel easier, safer and more comfortable. All of these measures are not new and it appears it is only on paper with no clarity on how to achieve the targets.

In the previous Railway Budget presented by then Minister for Railways Shri Sadananda Gowda ji, fares has been raised unexpectedly and unfairly thereby burdening the common man. With the tremendous fall in international crude oil prices and with the promise of "Achhe Din" there was an enormous air of expectation from rail commuters, instead their hopes and wishes were dashed as there was no relief announced in fares to the common man in the budget. The Union Government failed to pass on the benefits of lower crude oil prices to the common man. On the other hand, the Govt. of Karnataka reduced the cost for bus commuters and passed on the benefits of reduced diesel prices directly to the commuters. The Railway Budget should have emulated the Government of Karnataka and passed on the cost saving to the commuter instead of filling up their own coffers.

In addition to not reducing fares, the Railway Budget has indirectly taxed the common man by raising freight rates. Raising freight rates on essential commodities especially foodgrains will directly impact the common man. The prices of other goods like coal, steel, urea and cement will go up as companies will conveniently pass on the additional cost of transportation directly to the consumers. Companies and several investors will have a rethink on the "Make in India" concept if freight rates are increased indiscriminately. In addition, raising freight rates will result in companies deciding to use surface transportation instead of rail transportation which will result in loss of transport market share for the Indian Railways thereby further reducing revenues.

The rail budget for 2015-16 has proposed a plan outlay of Rs.1,00,011 crore. During the revised estimates of the previous budget in 2014-15 the outlay was Rs.65,798 crore. There is no clarity in the budget as to where the additional funding is going to come from. The hon. Minister expects the funding to come from institutional financing and long-term debt instruments. How will funding happen when there is no investor confidence? The Railways financial situation is not the most credible or inspiring story as there is no promising revenue model. As a result, the disappointment with the railway budget was universal. Even the financial markets reacted by taking a slide and most stocks which are associated with the railways for their business took a sharp nosedive as there is no focus or vision in this hypothetical railway budget. There is clear indicator that neither the corporate sector nor passengers were happy with this budget.

In addition, this budget does not specify how the budget will achieve the goals it has set for itself. There is large scale expectation that FDI will flow-in as large multinational companies are expected to invest in Indian railways. FDI or PPP models will not automatically work unless there is a proper road map. Further, there is a large shadow on the expectations of FDI funds flowing in with the added concern that there are serious reports that railway unions are firmly opposing FDI in railways. The fact that the Railway Minister requested Members of Parliament to make contributions from their MPLAD funds is a clear indication that the budget is not based on sound financials. With all this uncertainty, it appears the railway budget is based on uncertain expectations and rhetoric rather than actual plans. It is unfortunate that people of this country are being taken for a long ride.

The Railway Minister has announced many passengers friendly services like SMS, reduced booking time, 24x7 helpline, CCTV's cell phone chargers in trains, cleanliness, free Wi-Fi at certain stations, mobile apps to file complaints, cleaner sheets, bio toilets, handicap accessibility and many more passenger oriented services. These initiatives are appreciated, but at the same time expected. Such services are the norm all over the world and are not a new big-bang idea. These promises should not remain on paper, but must be implemented at the earliest. The people of this country deserve

better and not just false promises.

The NDA Government came to power promising major initiatives. As the days go by it appears all the promises made are mere mirages. It appears they were all promises made to win elections and made with no vision or well thought out plans. Just like the promised "Smart Cities" the "Bullet Train" too remains just a vision. The railway budget mentions nothing about the much promised "Bullet Train". The country was misled to believe "Smart Cities" and "Bullet Trains" would mushroom everywhere if the NDA came to power, but after a few months in office the NDA Government has realised the truth and reality and has applied brakes on all its false promises. The Bullet Train is not only a misleading myth, but a bullet in the heart of the citizen's dreams.

The railway budget also indicate that the states would be engaged as partners in railway projects. However, there is no clarity in the budget as to how this will be achieved. Many states like Karnataka, Jharkhand and West Bengal have already partnered with Indian Railways on several projects by making contributions by way of land and state share of funding. However, states can only partner in small projects but in large projects cost sharing becomes difficult. The Chief Minister of Karnataka, Sri Siddaramaiah ji has submitted a representation to provide 100% funds to take up some of the states railway projects. The hon. Chief Minister has also made a representation requesting to have uniform policy for all states under the federal system. However, the railway budget does not address the concerns of states like Karnataka regarding funding of projects nor does it address the issue of uniform policies.

In the previous budget presented by Shri Sadananda Gowda ji, the state of Karnataka had been sanctioned 24 new trains. Most of the trains have not yet started running. There is no clarify in the budget about the trains promised to Karnataka and what the current status is. The State of Karnataka had requested several new trains between Gadag-Wadi, Davangere-Tumkar, Hosapete-Hubli and Tumkuru-Arasikere, but it finds no mention in the budget.

New trains are very essential for the daily commute of the people, but the budget has not taken into consideration the needs of the people. Providing new trains on existing lines is extremely important rather than planning for the distant future. The cost of adding new trains on existing tracks is not much. Managing existing lines with modern technology will enable new trains to be added without much burden on the finances. Instead the budget remained silent by not providing new trains.

Several doubling projects in Karnataka are pending for a long time now. For example the doubling and electrification of Bengaluru-Mysore track was taken up a decade ago, but it has not been completed due to technical and paucity of funds. The railways has not paid attention to time bound completion of projects and finds no clear mention or roadmap of the railways plans to complete such projects that have been languishing for a long time.

The Bengaluru-Mysore railway sector should be accorded very high priority. This is an important sector as there are thousands of commuters between the Silicon City and the Heritage City. Many professionals, tourists, pilgrims and others commute between Mysore and Bengaluru on a daily basis. Important towns such as Kengeri, Bidadi, Ramanagara, Channapatna, Maddur, Mandya, Srirangapatna between these two cities makes it one of the most densely populated areas. Railway's is the lifeline for all the commuters between these two cities. Additional trains have to be added on this sector with more frequency. This can be achieved by efficient management of the existing tracks without the need for much capital investment, but the budget fails to finds mention of these initiatives.

The Bengalure-Mysore sector should be made into a high speed corridor and should achieve speeds of 160 Kms/hour. Doing so will reduce the commuting time between the cities and towns. In the previous budget Shri Sadananda Gowda ji had announced 6 MEMU trains between Bengaluru and Ramanagara. The electrification has been completed between Bengaluru and Ramanagara, yet the MEMU services that were announced have not yet commenced. Not only should the services be commenced immediately, but the same services should be extended all the way to Mysore.

In addition, the railway stations and platforms at Anekal, Kengeri, Bidadi, Ramanagara, Channapata, Maddur, Mandya and Srirangapatna towns all require urgent upgradation and modernization. Commuters are inconvenienced on a daily basis due to lack of basic amenities like toilets, skywalks, clean platforms and other essential facilities. These railway stations should be upgraded on an urgent basis.

The strategic and important Bengaluru City Railway station finds no mention in the Budget. This station should be converted to International Standards as there are thousands of commuters from all over the country and world who use this station daily. Bengaluru has put India on the World Map, yet it does not have a railway station of International standards. Several high level meetings have been held regarding this initiative and many state representations have been made, but no changes or progress is seen. I urge the Minister to look into this important aspect of modernising the city Railway station and making it meet International standards.

The much awaited announcement of a suburban rail for Bengaluru finds no mention in the budget despite several representations being made by the state government. The hon. Chief Minister of Karnataka Shri Siddaramaiah ji and all the MP's of Karnataka have made several presentations and representations for the suburban rail services. However, this important and necessary initiative too finds no mention in the budget. Therefore, the railway budget has failed to address the concerns of several states including the State of Karnataka.

Similarly, the new railway line between Kengeri and Chamrajanagara has not been accorded the importance nor sufficient funding it should have been given. This is an important line which will mitigate migration to Bengaluru city to a large extent and at the same time connect remote areas. The new railway line should be planned for high speeds at this stage itself and should not be an afterthought. Railway stations and platforms along this route should be planned with utmost care and should ensure modern amenities keeping in mind the need to provide an easier, safer and comfortable commuting experience for the passengers.

Also, the Bengaluru-Hassan-Mangalore track laying has been progressing at snail's pace. This is an important line as it provides port connectivity. This line can provide port-to-port connectivity between Mangalore and Chennai once it is completed. Therefore, I urge the Minister to look into this project and expedite the completion as soon as possible.

In my Bangalore Rural parliamentary constituency there are several ROB/RUB projects which have been pending for a long time especially in

Ramanagara and Channapatna. Commuters, students, ambulances and other vehicles are inconvenienced on a daily basis as these ROB/RUB's have not been completed. Many accidents too happen on a regular basis. I urge the Ministry to complete these projects as soon as possible.

The recent intercity Bengaluru-Ernakuam train accident exposed the weakness of the railways track maintenance department. Several innocent lives were lost due to the negligence of the maintenance engineers. What initiatives have been taken to strengthen maintenance on railway tracks to ensure safety of commuters and to ensure such accidents do not happen in the future? Again, the Railway Minister has failed to address this important issue of safety and maintenance.

The Railway Minister Shri Suresh Prabhu ji had made a good speech and representation of the budget but it is high on rhetoric. The budget falls extremely short of expectations. The railway budget was derailed with no reduced fares, higher freight rates and with only futuristic promises that are meant to be broken. The NDA government came to power promising a better future for the common man, but the stand in this railway budget is clearly anti-poor.

SHRI PRALHAD JOSHI (DHARWAD): I stand here to support the Rail Budget presented by Shri Suresh Prabhu and Shri Manoj Sinha, who is my good senior friend. First of all, I would like to congratulate them for presenting a vision document. I feel vision document has become a direction to the Railways because the Railway Minister, Shri Suresh Prabhu is a Chartered Accountant and Shri Manoj Sinha is a technocrat with a Degree from IIT. That is why this combination has given a best outlook as far as financial and technicalities of the Railways is concerned; a best direction has been given. That is why, I thank both of them for putting in a lot of efforts.

The Deputy-Speaker, Sir, you know very well – you were also a Minister and handled many Departments – that for the first time in at least the last decade, and even I can say except for two or three Budgets, this Budget is being totally de-politicised. Not even a tinge of politics can be seen in this. You can see this from the comments of all the Chief Ministers – from Kumari Mamata Banerjee to Shri Nitish Kumar – that this Railway Budget is being welcomed because - जो रेल मंत्री जिस राज्य से आया करते थे, वे उन राज्यों को जो कुछ देना चाहते थे, वह देते थे। जब ममता जी रेल मंत्री थीं, उस समय हम उधर बैठते थे, उस समय एक स्लोगन था कि बंगाल को सब ठीक, बाकी सारा देश कंगाल। उस समय ऐसा एक स्लोगन लोक सभा में आया था।...(व्यवधान)

डॉ. काकोली घोष दस्तीदार (बारासात) : यह बजट है। बजट ऐसा होता है।...(व्यवधान)

HON. DEPUTY SPEAKER: Shri Joshi, are you accusing your Ministers. From Karnataka many Ministers from Karnataka presented the Railway Budget. For example, Shri Sadananda Gowda, Shri Kharge, Shri Muniyappa. Are they Karnataka-oriented?

SHRI PRALHAD JOSHI: Shri Sadananda Gowda was there for a few months. I am congratulating you. You also supported me.

All those people who became the Railway Minister from Karnataka were never from the Bharatiya Janata Party (BJP) or with the support of the BJP Government, or with the support of the BJP. When the BJP came to power, under Shri Suresh Prabhu and Shri Manoj Sinha, and under the guidance of the Prime Minister, Shri Narendra Modi, this time Karnataka has got more than 25 per cent of the allocations, which had never taken place. I would challenge this in the House. The House knows very well that during the previous years, Indian Rail was an instrument for achieving the political and electoral goals of the parties, then comes the Indian Railways. पप्पू जी, इस समय यहाँ उपस्थित नहीं हैं, मैं एक उदाहरण देकर आपको बताता हूँ। पिछले साल जो थोड़ा किया बढ़ा, I was travelling a few months back in a passenger train. I just asked a person who was only from my constituency a question? Why are you travelling in train from Hubli to Kundgol? He replied that from Hubli to Kundgol, if he travels by train, it is Rs.5; if he travels by bus of the Karnataka State Road Transport Corporation, it is Rs.55. This is the situation. I am not saying that the fares of railways should be further increased. If you do not improve the infrastructure of the Railways; if you do not attempt to increase the doubling of tracks; if you do not attempt to improve cleanliness, then, how can you provide services? आप अगर पाँच रुपये से छः रुपये भी कर दें तो भी लोग परेशान नहीं होंगे क्योंकि इसमें सुविधा बढ़ाने की कोशिश है। The most important point is, you should provide convenience to the people. It is not good enough to say that we have not increased the fare. That is not the issue. The issue is, we have to provide better infrastructure, proper convenience and proper passenger amenities. That is the most important thing which we want to do.

Secondly, I congratulate the Railway Minister for presenting a constructive and creative Railway Budget mainly focussing on safety. कितना सेफ्टी हैज़ार्ड है। The Minister is putting thrust on safety, convenience, passenger amenities and on what can be achieved in the long term rather than in one year making the Vision Document for the next five years. That is the achievement of this Railway Budget.

As I have already said, this Budget is a Vision Document for the next five years in the sense that it has laid down a long term, complete plan estimating at around Rs. 8.5 lakh crore for achieving four well set goals of better customer experience, safe travel, modern infrastructure and financial sustainability. अभी दुनिया ऐसी है कि अभी हम एयर इंडिया देख रहे हैं। ऐसे अगर हम रेल चलाएँ और रेल अगर बंद हो गई तो people are the worst sufferers. It is not the politicians or rich people who suffer, but the poor people who suffer the most. That is why, sustainability in Railways is to be given the topmost priority. In the past six decades, it was never thought of.

My perception is cleanliness and passenger amenities are the core issues. This has been taken care in this Budget. Along with that, the most important thing is, the Plan Outlay has been fixed at Rs. 1,01,000 crore. This is an increase of 52 per cent. हमको विरासत में क्या मिला था हम सबको मालूम है। Venugopalji, please understand that in few Railway Zones, the operating ratio is 99 per cent and even 101 per cent in some Zones. ...(*Interruptions*) आपका क्या हाल था, मनोज सिन्हा जी भी अच्छी तरह से जानते हैं कि 99 परसेंट, 100 परसेंट और 101 परसेंट आपरेशनल रेशियो था। How can we run the Railways like this? We cannot run it. That is why, in this year's Railway Budget a radical view has been taken with focus on solid infrastructure development, quality passenger amenities, safety and cleanliness with a 52 per cent increase in the Plan Outlay. So, we need to congratulate both the Ministers.

The Railways need to make a strong case in generating resources for transport in India given the widely known fact that the spill over effect of the transport network to link the markets and improve the competitiveness of the economy, especially in manufacturing sector attending to the logical requirements because the Railways have been neglected over the decades by successive Governments led especially by Congress Government. Successive Plans have allocated less money to the Railways compared to other transport. As I have already explained, the road transport is quite costly and even in freight transport, the road sector is costly. But why is the Railways losing revenue? It is because the credibility has come down. The legacy of inadequate allocations is reflected in the fact that the share of the Railways in total Plan Outlay is only 5.5 per cent compared to other modes of transport and its share in the overall development expenditure has remained very low, less than two per cent over the past decade under

the UPA Government. This has to be noted.

Now, let us see the scenario which is projected.

HON. DEPUTY SPEAKER: Kindly wind up.

श्री प्रह्लाद जोशी: हमारी पार्टी का टाइम है, कृपया हमें समय दें।

HON. DEPUTY SPEAKER: There are many more speakers from your party. If you speak for more time, others will not get time. Kindly conclude.

SHRI PRALHAD JOSHI: Sir, I require some more time.

Sir, Pappuji was talking about China. I mentioned as to what is our share of GDP in Railways. What is the position of China? As compared to China's investment in Railways, we are not in a comparable situation. As a share of GDP, China has invested around three times in comparison to India over the period 2005 to 2012. The result of the above for India is under-investment in the Indian Railways which is causing slowdown in capacity expansion. The statistics indicate that in 1990, China's railway network of 57,900 route kilometres was far behind India's 62,211 route kilometres. By 2010, the situation was reversed for China with the country's rail network expanding to 90,000 route kilometres while in India it grew marginally to 64,000 route kilometres. This means, within 20 years, China expanded its rail route network by 33,000 kilometres whereas India could expand only 1,790 route kilometres. This is the situation.

मैं यह भी कहना चाहता हूं कि 1.05 लाख करोड़ रुपये कहां से आएंगे, आज मुझे खुशी है, आज मुझे इन्फोर्मेशन मिली है, वह सच है या नहीं है, यह तो मनोज सिन्हा जी बताएंगे। An MoU was signed between LIC and Railways wherein LIC is ready to invest Rs. 1.5 lakh crore in Indian Railways by which the infrastructure will be strengthened and the ongoing works will go on fast track.

I was talking about expansion of 33,000 route kilometres in China. This has effectively led Railways losing a significant share in passenger and especially freight traffic to the road sector. In this regard, the figures provided by RITES, which had conducted a detailed study on this subject, are a clear indication of the above. As per the data, the share of the Railways in originating tonnage is estimated to have fallen from 65 per cent in the seventies to 30 per cent in 2007-08. As per the National Transport Development Policy Committee (NTDPC) 2014 Report, this share has declined to 33 per cent in 2011-12. If it goes on like this, it will decline to 25 per cent in 2020. This is how you have managed the Railways during the last 10 years. I strongly feel, this is a gloomy picture which has been a legacy from the UPA Government. Rs. 8.56 lakh crore are estimated to be spent in the next five years. This is one of the proudest things. I congratulate the Government for this.

Lastly I come to the problems in my constituency and my State. I will just mention two-three points which Manoj Sinha *ji* will note down. The hon. Railway Minister had said that he will announce new trains during this Session only. I request the Minister, through you, that the following trains be announced.

1. Bangalore-Varanasi *via* Tumkur, Hubli-Dharwad and Belagavi.
2. New night train from Hubli to Bangalore has to be introduced as a super fast train.
3. Hubli-Jodhpur or Hubli-Ajmer new train has to be introduced.

Also, the modernisation of Hubli, Belgaum, Dharwad, Badami Bagalkot and Bijapur is the most important need in the northern part of Karnataka. *Gol Gummat* is there in Bijapur. Such a city has to be developed. All those stations have to be developed.

With this request, once again, I congratulate both Suresh Prabhu *ji* and Manoj Sinha *ji* for having presented such a good Budget and I feel under the leadership of Shri Narendra Modi the Railways which was off the track will come on the track.

Thank you very much, Sir.

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे (गुलबर्गा) : महोदय, जोशी साहब, जो बी.जे.पी. के प्रेसिडेंट हैं, उन्होंने बहुत-सी चीज़ें बताईं। उन्होंने चार्वाक की थ्योरी बताई कि कर्ज़ लो और खूब घी खाओ। उसी तरह से, हम वहां पर 1.5 लाख करोड़ रुपये लाएंगे, अहमदाबाद और मुम्बई के बीच बुलेट ट्रेन चलाएंगे और बाकी के लोग सब देखते रहेंगे।...(व्यवधान)

HON. DEPUTY SPEAKER: Nothing will go on record.

...(*Interruptions*)â€¦ *

* **SHRIMATI SUPRIYA SULE (BARAMATI) :** From the construction of the first railroad in India that began in 1850, and the first train that was run on April 16, 1853 from Bombay (now Mumbai) to Thana (Thane), to the unimaginable growth of the railway network, the country's biggest public sector undertaking has come a long way. The importance of Railway Budget can be judged by the fact that it was segregated by the General budget because to ensure focused development of Indian Railways.

Railways in India are a tool for development, equity and integration of all parts to the mainstream. It is rightly referred to as 'the lifeline of the Indian economy' as it facilitates industrial and economic development by transporting materials such as coal, iron ore, fertilizers and foodgrains. It touches the lives of people in both tiny villages and urban metropolises and assists the evolution of social forces like urbanisation and inclusive development.

I completely agree that it is extremely essential that we have financially viable Railways. Indian Railways is working on a gross operating profit of mere 8%. Certainly, when you compare that to almost a 40 per cent or 45 per cent in Canada, it is an absolute shame. To increase the Gross Operating Profit, we can either increase revenues, we can either cut costs or we can optimize the existing resources. Though the Minister has not

announced any hike in passenger fare this year, NDA government soon after forming the government last year announced an increase in fares to help Indian Railways to revive from financial losses which burdened the citizens of the country with heavy rail fare. One must not forget that the Railways have been performing the dual role of functioning as a commercial undertaking and a provider of public utility service. 'Social Service Obligation', involves a measure of subsidization of passenger services. Operation of certain uneconomic services, like those in suburban sections and branch lines, is also undertaken on social considerations. And there are other avenues to help reduce financial losses than to impose a burden on the public with high rail fares.

Freight trains constitute approximately 35 per cent of the total 19,000 trains run daily on IR network, but yield more than 65 per cent of the revenue. Freight services share the track and infrastructure with passenger trains, but have lower priority viz-a-viz the latter in operational matters. In most parts of India, business is showing a preference or shift to the roadways, as instead of the Railways, they are finding it more convenient. As rightly said by the Minister, the annual consumption of fuel by the Railways is just about 7% of the annual fuel consumption by the road sector. The energy consumption is about 75% -90% less for freight traffic when compared to road. The carbon dioxide emission is about 80% less than road. Hence, it is not just the freight revenue that we should be interested in but also aim to bring as much freight transportation to Railways so that it is good for the environment as well. But government's step to increase the freight rate will take business more to roads and those businesses who will still use freight might eventually transfer the burden to the customer. The resultant disproportionate diversion of freight and passenger traffic to roads while causing substantial loss in revenue to the Indian Railways imposes a heavy burden on the country which is measurable in terms of a much larger freight cost to GDP ratio and higher environmental cost per route km of freight and passenger traffic than in other countries.

Undeniably there is an urgent need to enhance capacity of and modernize the Indian Railways to meet country's social and economic aspirations in the 21st century. With modernisation and restoration of balance in the inter modal transport mix railways can be a significant engine of inclusive growth and development for the country and can potentially contribute an additional 1.5% to 2% to GDP. The Railways also needs to consider making freight facilities industry-friendly. Covered wagons to reduce pilferages and weighing of wagons with multiple load slabs to increase efficiency of freight movements are a pressing need.

Higher profitability in freight segment can be attained through a long term strategy of improved speed of freight trains, upgradation of rolling stock, specific commodity related investment, improved signaling and communication, setting up additional container depots, rationalization of the freight rates structures.

I am happy that the Minister has mentioned extension of computerized Parcel Management System. But I would like to reemphasise that Parcel traffic, mostly transported along with passenger services, presently forms an insignificant proportion of about 2 per cent of the non-bulk traffic of the country. At present, parcel services are treated as a peripheral activity and managed as an associated service along with passenger trains. Railways Act defines a 'parcel' as 'goods entrusted to a railway administration for carriage by a passenger train or parcel train', there being no other elaboration or explanation.

There is little marketing support for backward/forward services by IR. Freight and passenger segments of the business receive the attention of IR's management at all levels and at all times; this is not the case with parcel traffic. This has handicapped with growth of the business. The end result is carriage of parcels is a loss-making activity for the IR. This would, however, need a market oriented strategy, with focus on total logistics support, value added services, rational cost and value based traffic, state of the art IT applications for providing real time online access to information on movement of consignments and adequate and appropriate rolling stock and public private participation in terminal operation and road bridging.

Sundry earnings from sources like advertising and commercial utilization of surplus land currently contribute around 3%. The growth over last year has been negative 8.9%. The vastness of the network and large masses of people who use railway stations and facilities offer an attractive opportunity for advertising on freight and passenger trains, on board magazines for passengers, merchandising opportunities on tickets, foodstuffs and other materials served on trains, etc. Laying optic fibre along the railway tracks and leveraging the optic fibre network for broadband would be yet another avenue.

Indian Railways launched Rail Neer, a branded packaged drinking water for the rail commuters in 2003. At present over 6.57 lakh litres or 54,792 crates of Rail Neer is stacked in the IRCTC warehouse at Ambernath. The total requirement of bottled water at major suburban stations on both Central Railway (CR) and Western Railway (WR) is over 11,000 crates. However, hardly 500 Rail Neer bottles are sold on these stations. Rail Neer bottles is mandatory at all stalls, but vendors are reluctant since local brands give them a higher profit margin. A strategic intervention could prove benefical in bringing Rail Neer at par with other brands.

Indian Railways has not been able to fully exploit the potential from these sources as these activities are not managed professionally as separate profit centres. So, instead of burdening the poor, we can look at generating resources through before mentioned channels.

The core cause of financial problem confronting the Indian Railways is found in lack of adequate capital for the developmental projects. Operating and maintenance expenses incurred by IR can broadly be divided into staff costs (including payment of pension), fuel costs, material costs, lease charges and other miscellaneous expenditure. Of these, wages and pension constitute about 51 per cent, fuel 16 per cent, stores for operation and maintenance 4 per cent, lease charges for rolling stock procured through borrowings 4 per cent and miscellaneous expenditure 8 per cent of the earnings. Contribution to the depreciation reserve fund (DRF) for the replacement of assets takes away another 4 to 6 per cent of the earnings. Thus, close to 85 per cent of the revenue is committed and invariable in the short run. This leads to lack of funds for infrastructural developments.

The Minister has promised to put an extra effort for ensuring passenger amenities. He also proposed to introduce air-conditioned EMU service on the Mumbai suburban sections. I thank him on behalf of my state. But, at the same time, I am extremely sad that no new trains were introduced by the Minister. Every year lakhs of people look forward to the railway budget in hope of a railway train in their villages and town. The Minister mentioned that they are committed for last mile connectivity but I do not see this in action.

Another reason Indian Railways has suffered a steady decline in its share in freight and passenger transport is that its network is plagued by infrastructural and carrying-capacity constraints. This has forced IR to focus on bulk cargo and forego the immense opportunity for growth in non-

bulk and non- train-load segments. In passenger traffic, this has meant that the supply of seats/berths has always lagged demand. Traffic flows on IR's network are highly uneven and imbalanced. The Golden Quadrilateral and the diagonals connecting the four major metros, viz., Delhi, Kolkata, Chennai and Mumbai (along with the east west diagonal extending to Guwahati) constitute less than 16 per cent of the route, but account for more than 50 per cent of the passenger and freight traffic. These routes have reached over-saturated levels of capacity utilization and at present are strained to the breaking point. A line-capacity utilization of 80 per cent is considered optimum as smooth operation of trains requires some slack in the line-capacity to absorb and recover from unforeseen disruptions. But many of the sections have already crossed 100 per cent utilization. Line capacity has been severely constrained due to increased traffic over the years.

Financial health of IR also has a great bearing on the safety standards. No technical aid is yet available to run trains during foggy weather which adversely affect train operations during winter season of 2 to 3 months in northern India. Casualties in accidents at level crossings are a matter of concern. Moreover, level crossings are also a drag on train operation limiting line capacity. There is an urgent need to eliminate all level crossings (manned and unmanned). Construction of limited height subways, Road under bridges (RUB) and Road Over Bridges (ROB) should be taken up in mission mode and traffic blocks should be generously granted.

The safety measures strongly recommended to adopt an advanced signaling system based on continuous track circuiting and cab signaling similar to European train control system Level-II on the entire trunk routes of about 19000 route kilometers. The house would like to know progress in these recommendations.

Railways have thousands of trains running but the number of employees required to handle the operations has been declining with 2.25 lakh post currently lying vacant. Most of the vacancies are in safety-related posts of loco running staff, driver, station master, guard, signal inspector and maintenance staff. All the vacancies of supervisors and staff in safety category should be filled up in a time bound manner, say within 6 months.

Goods transport constitutes major revenue for railway. But porters which constitute major labour force in the entire goods transport are not provided basic facilities. They are not railway employees in legal terms and thus railway can easily say that it doesn't have legal obligation to provide any amenities to them. But they spend their work period in the railway premises and it is railway's social responsibility to provide basic facilities to all the people who have their workplace as railway premises. We have been mentioning this issue constantly in the last few rail budget speeches but, on field, there is no considerable improvement.

Lastly, I would want to request the Indian Railway to consider following demands for Maharashtra and Baramati Constituency :

1. Women's coaches were started decades ago. We are witnessing one women coach in all the passenger trains. With changing time, number of women passenger has increased considerably, I request to consider increasing number of woman coaches in passenger trains.

2. Pune-Daund Railway: (a.) Electrification - Pune being 7th major metropolitan and one of the fastest developing cities in the country and Daund emerging fast as a neighbouring city, this project has great importance in overall growth of Maharashtra. Though the work is in progress and scheduled date of completion is in 2015, pace of the actual work does not seem to be matching the schedule. (b.) There is also need to provide for one day return ticket for Daund-Pune-Daund journey as many people travel between these two cities for day visit.

(c.) Sahajpur is an important village on Pune-Daund rail track with many industries. Also there are many small villages in the vicinity of Sahajpur. Hence, there is a strong demand from the villagers as well as from the workers that a rail station be built up at Sahajpur. (d.) Double track with electrification is needed for Daund-Manned section.

3. Pune-Nashik Rail line-Nashik is the 3rd most developing city in Maharashtra after Mumbai and Pune. Today, Mumbai-Pune and Mumbai-Nashik have been connected by railway and express road. Connectivity between Nashik and Pune is key issue for industrial and economic development of Maharashtra. The railway journey between these two cities takes around 6 to 7 hours which can be reduced to 3 hours. The demand is pushed by the people for last 16 years and railway sanctioned for the new line a year ago with the Government of Maharashtra agreeing to bear 50% cost of the project.

4. Mumbai-Pune is the busiest rail route and Pune and Pune-Lonawala local service is also used by the passengers. The route between Pune and Lonawala needs third track to manage the load of passengers.

5. Jejuri is a major pilgrimage in Maharashtra where billions of common people have faith. According to the reports, there are more than 50 lakh people visiting the place every year. The temple has 10 festivals in a year where nearly 5 to 7 lakh people visit the place in a day. These are all common people. Considering this high number of pilgrims and commuters, railway facilities at Jejuri are minimal. Though Jejuri is close to the busy railway line, very few trains have halt at Jejuri. Jejuri station cannot bear the load of commuters and it needs major development work. I urge the hon. Railway Minister and Railway Board to consider Jejuri for special development project as a pilgrimage.

6. There is increasing demand from people to introduce new Shuttle Service between Pune-Jejuri/Nira.

7. Survey of Hadapsar-Jejuri New line is complete. I urge the Ministry to sanction the project and start the work as soon as possible.

8. Pune-Saswad-Jejuri-Morgaon-Baramati line-This is a long pending demand by the pilgrims for this route. Morgaon and Jejuri are important pilgrimages where thousands of people visit daily. This route will provide comfort to lakhs of people.

9. Mhalshej Railway-People in the rural pockets of Thane, Pune and Ahmednagar districts have been forced to use a narrow two-lane road for their day to day commuting in the absence of train connectivity. For more than 25 years, these people have been demanding a railway route covering this area. Mhalshej Railway is a long pending demand of people from Maharashtra.

10. Konkan Railway has been an ambitious project of Railway, Panvel is emerging as gateway for the Konkan region. But, connectivity of Panvel to Mumbai, Pune and other major cities by direct long distance trains is rare. Thus, we need to relook at routes to connect Konkan to major cities in Maharastra.

11. Pune and the surrounding area is one of fastest urbanizing area in our country. More and more people are commuting daily from neighbouring cities to Pune for their work. There is urgent need for declaration of Pune-Lonawala-Daund-Jejuri as a 'Suburban Zone'.

12. With completion of Phaltan-Lonand Section, a circular train service should be started on Pune-Daund-Baramati-Phaltan-Lonand-Pune route.

13. Height of three platforms, Shirsaai and Malad in Baramati block and Katfal in Indapur Block are dangerously low. There is urgent need to raise height of these platforms.

14. Pune, Daund and Baramati railway stations need basic amenities. Daund station need a new platform. New foot overbridge, because of its height and construction, is dividing Daund city instead of connecting it. Thus, we need ramps at this bridge and opening of the old bridge till this work is done.

15. Mumbai is major metropolitan of the country. Indian Railway started from Mumbai to Thane 150 years ago. Mumbai sub-urban passengers constitute approximately 40% of total passengers in the entire country. Unlike other passengers, people from Mumbai have to travel daily by railway for their work. The provisions of few EMUs and AC conversion are under consideration anyway since last three budgets. Mumbai suburban needs special attention of railway.

Considering high number of passengers of Mumbai sub-urban railway alone we need to declare Mumbai as a separate zone. MUTP projects are ambitious projects of Mumbai. Railway is struggling to complete MUTP-I and II. Hon. Minister didn't mention any time line for completion of these projects. Elevated corridor, fifth and sixth line between Kurla and CST, Kalyan-Kasara third corridor, Panvel-Karjat doubling. I would like to mention that CVM and ATVMs installed in Mumbai have been used by millions of passengers but these are not maintained properly.

Railway should consider increasing local trains from Thane and Kalyan for Karjat-Kasara as well as from Andheri-Boriwali to Virar, as we cannot add more trains between Thane and CST.

My other demands included halts for key railways: 12581/82 (Pune-Bhuwaneshwar) 12750/49 (LT Terminals-Vishakhapattanam) and 01463/64 (Pune-Secunderabad).

Please start a train to Pune from Mumbai at 10.00 am everyday, an intercity at 5.30 am on regular basis from Baramati to Mumbai. Besides, Vardha-Yawatmal-Pusad-Nanded ; Manmad-Indur via Malegaon; Wadsa-Desaiganj-Armori Gadchiroli; Solapur-Beed-Jalana-Buldhana; Solapur-Aurangabad-Jalgaon; Karad-Chiplun; Kolhapur-Kankawali; Kolhapur-Vaibhavvad lines need special attention by Railways

Having heard the representative member of Indian Railway Caterer's Association of small unit licenses and vendors who have brought to my notice that though the Catering Policy 2010, one of its clause 19, sub-clauses 19.2 in respect of ceiling limits of units is going against the existing small unit licensees who are within the ceiling limits since their allotments till date as per the Railway Board's circulars issued from time to time.

The implementation of the above mentioned clause result in destablilizing their set up, indirectly evicting them from business which would definitely affect the livelihood of large numbers of families associated with these units for generations. This Catering Policy 2010 should be implemented with prospective effect and to the licensees who would be given allotments under this policy.

In major unit contracts, one train is counted as one unit wherein the number of pantry cars/ rakes are 4-5 for long distance trains, whereas in the case of small units even attached facilities/auxiliary units such as kiosks, trolleys, khomchas, etc. are considered as one unit each and at the same time, by allowing a major unit contractor to hold maximum of 10% of similar category of major units over Indian Railway seems to benefit the major unit contractors.

At last, I urge the hon. Railway Minister and the Railway Ministry to consider the demands from Maharashtra to improve rail services in the state.

*SHRI RANJIT SINGH BRAHMPURA (KHADOOR SAHIB): Hon'ble Deputy Speaker Sir, I thank you for giving me the opportunity to speak on the Railway Budget, 2015-16.

Sir, Hon'ble Railway Minister Shri Suresh Prabhu has presented his maiden budget in the House. He has focused on improvements in the Railway infrastructure and in the ministry. On behalf of my party Shiromani Akali Dal, I commend the Railway Budget and would like to outline some important points.

I congratulate the Railway Minister for not increasing passenger fares and for taking efforts to improve the facilities that are to be provided to the passengers. This budget envisages the construction of Railway under-passes at 3438 unmanned railway crossings and near schools. Another commendable step is the provision to install CCTV cameras in the women's compartments. For the senior citizens too, some facilities have been provided. Online vehicle chair booking, availability of satellite railway stations in major cities, advance booking extending upto 120 days, bio-toilets and vaccum toilets facilities and mobile phone charging facilities – these are some of the salient features of this Railway Budget. Free Wi-fi facility will also be provided at most of the railway stations. Information regarding arrival and departure of trains will be provided via SMS. We commend these steps taken by the Railway Minister.

Sir, I represent the Khadoor Sahib parliamentary constituency. It includes Amritsar, Tarn Taran, Ferozepur and Kapurthala districts. People of the area have often complained about lack of hygiene and cleanliness at the railway stations. As

you know, Amritsar railway station has seen an increase of passengers in the last few years. A lot of trains arrive and depart from this station. All 6 platforms are choked with passengers. Passengers have to trudge a long distance to reach the platforms. Many passengers try to reach other

platforms by crossing over the tracks. It leads to many accidents.

Hon. Deputy Speaker Sir, Amritsar is the most sacred place for the Sikhs as Golden Temple is located there. Wagah border and Jallianwala Bagh are also visited by people in large numbers. Jallianwala Bagh has been accorded world heritage site status. Devotees and tourists from all over India and even from foreign countries visit these places. So, I urge upon the Hon. Railway Minister to develop Amritsar railway station upto the standard of an international railway station.

Sir, my second point deals with train number 12421, Nanded-Amritsar Super Express. Its frequency must be increased. Nanded is the religious centre of Sikhs in Maharashtra. The Tenth Guru Shri Guru Gobind Singh ji had spent the last years of his life here. Amritsar, on the other hand, is the most sacred place for the Sikhs. As this train plys on a weekly basis, it becomes difficult for the passengers. I urge upon the Hon. Railway Minsiter to start daily trains between Amritsar and Nanded Sahib.

Hon. Deputy Speaker sir, my third and last point deals with my constituency Khadoor Sahib. Sir, construction of a railway over-bridge or an underpass at Gehri Mandi-Jandiala is the need of the hour. Earlier too, I have raised this matter under Rule 377 and Zero Hour but to no avail. I have also informed the Hon. Railway Minister twice about this problem. The Gehri Mandi-Jandiala railway line cuts across the G.T. road. It is a busy route of the North-Western railway. Second big agricultural market of Punjab is located on the route. A lot of activities related to agriculture like loading and carrying of food-grains takes place on this route. Food Corporation of India, Markfed and railways have their godowns along this route.

Sir, the local people are facing a lot of hardships in the absence of a railway over-bridge or an under-pass at Gehri-Mandi-Jandiala. Massive traffic-jams have become the order of the day. So, I urge upon the Hon. Railway Minister to look into this matter on a priority basis. I appeal to the Hon. Railway Minister to look into my suggestions.

Sir, in the end, I would like to commend the Hon. Railway Minister for this historic, landmark and progressive Railway Budget. Its implementation will lead to a lot of improvements in the Railways. I congratulate the Central Government for this budget and hope that this budget will improve the financial condition of the Railways.

Thank you.

श्रीमती जयश्रीबेन पटेल (मेहसाणा) : महोदय, मैं रेल बजट के समर्थन में बोलने के लिए खड़ी हुई हूँ। रेलवे आम भारतीयों की जीवन रेखा है। नेटवर्क के आकार की दृष्टि से भारतीय रेलवे का दुनिया में तीसरा स्थान है। यह बजट अब तक के रेल बजटों में पहला ऐसा बजट है, जिसमें न यात्री किराया बढ़ाया गया है और न ही नई ट्रेनों की घोषणाएं हुई हैं। 5 साल में 8.5 लाख करोड़ के निवेश का खाका, रेलवे को आर्थिक रूप से आत्मनिर्भर बनाने का विजन तथा मोदी जी की क्लीन इंडिया, मेक इंडिया की अमिट छाप इसमें दिखाई देती है। यह बजट स्पीड, स्केल, सर्विस और सेफ्टी सभी को एक समान रूप से पटरी पर लाने वाला बजट है। इस बजट में 9 क्षेत्रों पर मुख्य रूप से ध्यान दिया गया है। यह एनडीए सरकार का विजनरी बजट है।

महोदय, एनडीए सरकार की नई सोच की पहल की बड़ी झलक रेलवे ने दी है। रेल की राजनीति को धराशाही करते हुए बजट में सरकार ने स्पष्ट कर दिया है कि वह हर 5-6 महीने में होने वाले चुनाव से प्रभावित हुए बिना 5 साल में ठोस जमीन तैयार करने में जुट गई है। 30 साल में पहली बार स्पष्ट बहुमत से चुनकर आई मोदी सरकार ने रेलवे को राज्य की राजनीति से बाहर निकालकर अपनी दृढ़ इच्छाशक्ति दिखाई है। तकनीकी विकास, पार्टनरशिप पर जोर, प्रबन्धन में सुधार, संसाधन, मानव संसाधन, ग्रीन रेलवे तथा ऑनलाइन एप्लीकेशन प्रक्रिया से सारी भर्तियों की तैयारी की है। यह रेलवे की माली हालत में सुधार का संकेत है। इस बजट में क्लीन इंडिया, मेक इंडिया, डिजिटल इंडिया, ऊर्जा व पर्यावरण, जल संरक्षण, पर्यटन, विकास व भ्रष्टाचार उन्मूलन जैसे मिशनों की स्पष्ट छाप इस बजट में दिखाई दे रही है। यह शासन व्यवस्था तथा पारदर्शिता के मानक और आई.टी. विजन का अनावरण करने वाला बजट है।

महोदय, पिछले पांच साल हम विपक्ष में रहे हैं। आए दिन घोषणाएं होती रहीं। हर साल हम आस लगाए बैठ रहते थे कि एक साल के बाद कुछ मिलेगा, मगर पांच साल में हमें निराशा प्राप्त हुई। इस बजट में मेरे निर्वाचन क्षेत्र मेहसाणा में रेल मंत्री जी ने बड़ी कृपा की है। न्यू रेलवे लाइन मेहसाणा-हारिज-राधनपुर, गांधी नगर-प्रांतिज, कटोसन-बहुचराजी लाइन के लिए और अहमदाबाद-मेहसाणा के बीच अमान परिवर्तन एवं विजनरी यातायात के लिए प्रावधान किए हैं और विजापुर-अंबलियासन के सर्वेक्षण के लिए जो रेलवे अनुदान दिया गया है, उसके लिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद देती हूं और आभार प्रकट करती हूं।

प्रधानमंत्री जी का 15 अगस्त को लाल किले से किया हुआ भाषण सिर्फ भाषण नहीं था, बल्कि गांधी जी की स्वच्छता की सोच को आगे बढ़ाने वाला विजनरी कदम था। स्वच्छ रेलवे, स्वच्छ भारत मिशन के तहत स्टेशन से लेकर ट्रेन के भीतर तक की सफाई और 120 स्टेशनों की तुलना में आगामी वित्त वर्ष में 650 अतिरिक्त स्टेशनों पर नए शौचालयों का निर्माण होगा तथा ट्रेनों में 17,328 नए शौचालय बनेंगे। साथ ही "वाटर वेंडिंग मिशन" साफ-सफाई के प्रयास में यह एक अहम कदम होगा, जो पहले नहीं था।

आई.आर.सी.टी.सी. पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए "गांधी सर्किट" को बढ़ावा देने की बात तथा नई खेती और विपणन तकनीक के बारे में किसानों की सहायता के लिए आई.आर.सी.टी.सी. एक विशेष "किसान यात्रा योजना" पर कार्य करने की बात सराहनीय है।

वरिष्ठ नागरिक तथा गर्भवती महिलाओं के लिए लोअर बर्थ, ऑन लाइन व्हील चेयर की सुविधा, करंसी से छुटकारा पाने के लिए स्मार्ट कार्ड, एस.एम.एस. अलर्ट, ई-कैटरिंग, 2000 रेलवे स्टशनों पर डिजिटल नेटवर्क से यात्रा आरामदायक बनायी गयी है, इसमें रेलवे मंत्रालय का सामाजिक अभिगम स्पष्ट तौर पर दिखाई देता है।

स्वरोजगार के लिए इसमें सिर्फ बातें नहीं हैं। स्वरोजगार को बढ़ावा देने के लिए मुख्यतः महिलाओं तथा युवाओं वाले जो स्वसहायता समूह हैं, उनके तैयार किये गये उत्पादों को बढ़ावा देने के लिए, इसके तहत रोजगार सृजित करने की योजना एक सराहनीय कदम है।

मैं माननीय मंत्री जी का आभार प्रकट करती हूं। भारतीय रेलवे के 10 मौजूदा गुड्स शेडों को अपग्रेड करने तथा जहां भारतीय रेलवे के पास सरप्लस भूमि है, वहां 30 छोटे मल्टी लॉजिस्टिक पार्क्स विकसित करने का सराहनीय प्रस्ताव है।

माननीय रेलवे में मंत्री जी ने रेल बजट में यात्रियों की सुविधा के साथ-साथ सौर ऊर्जा का अधिकतम उपयोग कैसे किया जाय, उसके तहत पर्यावरण का भी उन्होंने ख्याल रखा है। रेलवे की जमीन पर 1000 मेगावाट की क्षमता वाले सौर ऊर्जा का संयत्र लगाने की घोषणा भी की गयी है।...(व्यवधान)

इस बजट में विजन और रोडमैप दोनों ही दिखाई देते हैं। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में कई सारी चीजें दी गई हैं और गुजरात में भी कई सारी चीजें दी गई हैं। अभी माननीय सदस्य ने उनका उल्लेख किया है कि कई सारी चीजें दी गई हैं।

मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र की बात इस सदन में रखती हूं और प्रार्थना करती हूं कि मेहसाना-तारंगा वर्षों पुरानी मीटरगेज लाइन है, उस लाइन पर कॉपर सिटी विसनगर और प्रधानमंत्री जी की जन्म स्थली, प्राचीन नगरी वडनगर ऐतिहासिक नगरी है। वर्ष 2011 के रेल बजट में आमान परिवर्तन के लिए 192 करोड़ रुपये आवंटित किए गए थे लेकिन आज तक उसमें कुछ प्रगति नहीं हुई है। मेरी माननीय मंत्री जी से प्रार्थना है कि उसमें ठीक से प्रगति हो और आप जल्द से जल्द उसके लिए बजट का प्रावधान करें।

अंबाजी, जो भारत वर्ष का बड़ा शक्ति स्थल है। गुजरात सरकार ने पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए, पास में पड़ते दांता तहसील में एक एयर स्ट्रीप बनाने के लिए भी बजट आवंटित किया है और उसके तहत कार्रवाई आगे बढ़ रही है। मेरी विनती है कि मेहसाना तारंगा और तारंगा-अंबाजी-आबूरोड-खेडब्रह्मा प्रोजेक्ट को जल्द से जल्द मंजूरी दी जाए। गुजरात में सिर्फ उत्तर गुजरात ही ऐसा इलाका है, मेरा संसदीय क्षेत्र उत्तर गुजरात में है, जिसमें पाटन, पालनपुर, मेहसाना और बनासकांठा चार जिले पड़ते हैं। वहां सवा करोड़ की आबादी है लेकिन वहां से सूरत, मुंबई और दक्षिण भारत के अन्य स्थानों पर आवागमन के लिए कोई सीधी ट्रेन नहीं है। मेरी मंत्री जी से विनती है कि आगामी दिनों में हमें वहां से सीधी ट्रेन की सुविधा मिले। मैं यहां कुछ सुझाव भी देना चाहती हूं और एक-दो मांग भी करती हूं।

मैं आखिर में यह कहना चाहती हूं कि जैसे पिछली बार 3000 छोटे स्टेशनों को, कम टिकट बिकने वाले लोकल पैसेन्जर्स स्टेशनों को बंद कर दिया गया था जिनके कारण वहां की जनता रेल सुविधा से बिल्कुल वंचित हो गई है। मेरी विनती है कि उनकी पुनः समीक्षा भी की जानी चाहिए। गुजरात के सभी धार्मिक एवं पर्यटक स्थलों पर जैसे बहुचराजी तथा अन्य स्थलों पर जो पुनम स्पेशल ट्रेनें चलती थीं, वे पुनः कार्यान्वित हों।

विकास की पटरी से जो रेल उतर गई थी, पुनः उसे विकास की पटरी पर प्रस्थापित करने का विजनरी प्रयास रेलवे मंत्री जी ने किया है, मैं उनकी सराहना करती हूं और उनको धन्यवाद देते हुए, इस बजट का समर्थन करती हूं। धन्यवाद।

* **SHRI RABINDRA KUMAR JENA (BALASORE)** : I would like to hereby put on record my views on the Railway Budget 2015-16, as presented by Shri Suresh Prabhakar Prabhuji, hon. Minister of Railways.

At the very outset, I would like to applaud the effort and initiative this Budget has taken, to not just present, a conventional budget that appeases the demands of one region but neglects other, but has instead taken this Budget as an opportunity to find solutions to the systemic challenges that plague our railway system. We have the world's fourth largest railway network system, catering as the chief mode of long distance transport for the country with the world's second-highest population. Indian Railways runs around 11,000 trains every day, of which 7,000 are passenger trains. While this could very well seem like a tremendous opportunity for the Railways to generate revenue, that has not been the case with the Indian Railways. There are several issues that plague the system and this Budget, taking cognizance of this, has tried to better the existing infrastructure. I wholehearted by appreciate this effort as I think it is a sound move.

There are certain steps that must be especially applauded, like that of merging the Swachh Bharat Abhiyan with the Railways. This includes the plans for the 'waste to energy' conversion plants and the plan to build new toilets covering 650 stations compared to 120 stations last year. This is very commendable move because cleanliness and proper disposal of waste will help in the cleanliness of not just of the railways but the entire nation-the stations, the slums that surround the railway stations in the country as well as the long tracks traversing across the entire country. Extending new toilet facilities to 650 stations seems commendable too, and is a great move. However, this should be put in context of the fact that there were as of 2013-14, 7112 stations in the whole country. Thus, 770 stations with new toilets would be covering only 10.82% of the stations in the country, which leaves a tremendous lot to be done, although it must all begin with this first small step, as it has been taken here, Again, for example, even in stations in my own constituency, Balasore, in Odisha, many rural stations have no toilet facilities, and these have not, as to yet, been included in the Rail Budget.

Coming to the steps that have been taken for improving safety and security of passengers on the railways, I must applaud, to begin with, the launch of the 24x7 helpline number and toll-free number for security related complaints. This is a very good move not just for the immediate purpose it will serve, of increasing safety, but also because this can increase employment of people in such call-centres that will handle calls from these numbers.

However, the Budget has also said that surveillance cameras will be provided on a pilot basis in selected mainline coaches and ladies' compartments of suburban coaches without intruding into privacy. While this too is a commendable move in itself, one must proceed with caution in this regard.

Other things to be commended include the leveraging of technology for customer ease, through SMS alerts, among other perks, mobile charging units in general coaches and so on. There are also plans for concessional e-tickets for differently abled travellers, developing a multi-lingual e-portal and the integrated ticketing system on the lines of rail-cum-road tickets. This technology-oriented approach to ticketing is appreciated. This is customer friendly and will go the extra mile in making the Railways more efficient and will also increase transparency.

A special commendation is due for this Rail Budget's attention to the needs of the differently-abled passengers, and it reflects a social sensitivity that is much needed. The Railways has set an example of socially inclusive policy through plans of online booking of wheel chair on payment basis for senior citizens, patients and the differently-abled passengers through IRCTC on select stations, middle bay of coaches to be reserved for women and senior citizen and so on.

This Budget's provision and allocations for the purpose of customer ease is thus significantly higher-with the provision of Rs.120 crore for lifts and escalator which is 76% higher than the previous year and the allocation for passenger amenities, which is up by 67% Y-O-Y.

While it is significant that such allocation has increased and that he government has expanded the scope of some of its schemes to include new stations, the lack of efficiency in case of some of these schemes in the past must also be kept in mind. The government has said that 200 more stations are to come under Adarsh Station Scheme and Wi-Fi is to be provided at B category stations. The scheme of Adarsh Station was started in 2009-10 to focus on the improvement of amenities at stations in areas such as ticketing, circulating area, signages, adequate lighting, separate waiting room for ladies, toilet facilities in all stations and so on. The 2013 Report (19th Report) of the Standing Committee on Railways however mentioned that, as of 2012, 845 stations had been selected for development as Adarsh Stations but in spite of considerable passage of time, only 441 stations, i.e. only around 50 percent of the stations had so far been developed as Adarsh Stations.

This number, or stations under the scheme, had increased to 980 identified stations by January 2013, and out of these only 632 stations had already developed under 'Adarsh' station scheme. The remaining 348 Adarsh stations were targetted for development during 2012-13 and 2013-14. This is pertinent not just to the nation as a whole but specifically to my constituency as well as of the stations listed by the Ministry as 'completed' were Balasore, Jaleswar, Khurda Road Jn. But one must be alert to the problems of a scheme where resources are spent haphazardly to build infrastructure that is not maintained.

Thus, in some ways, this points towards a loophole in the government's approach, as what is envisioned here at the top, in terms of budget allocations and progress reports of works done, is clearly not being reflected at the ground level.

Coming to the initiatives related to safety measures in the Railways in this Budget, I must firstly applaud this Government for singling our Safety (Track renewal, bridge works, ROB, RUB and Signalling and Telecom) as an area for the allocation of Rs.127000 crores. This is significant as the government must be aware of the complete extent of the task that lay in front of them. The Budget has declared the plans for 970 ROB/RUBs, and other safety-related works to eliminate 3438 level crossings at a total Railway expense of Rs.6,581 crore have been sanctioned which is 2600% higher than the previous year covering most states. In regard to this, it is important to note that as of April 2014, there were as many as 11563 unmanned railway crossings in the country. And given that Odisha has the 9th highest number of unmanned railway crossings, at 561 of them, I had also demanded previously that there was a need for the construction of road-under-bridges and road over bridges in Balasore and Mayurbhanj districts, which have not all been met in this Budget.

Just in 2014, according to a Lok Sabha question's reply by the Minister of Railways, upto June 2014 there were 22 cases of derailment. Out of these, 15 were said to be due to failure of railway staff, 1 due to failure of equipment, 3 were told to be incidental while another 3 were relegated to sabotage. Thus, even though it is laudable what the government plans to do for passenger amenities, it is perhaps a more pressing concern to fix the safety issues within the Railway infrastructure.

With regard to the questions raised about revenue generation for the Railways, I must concede that this Railway Budget has envisioned a plan that is truly ambitious. With total allocation of the Budget being the highest ever at Rs.8,56,020 crores, it is important to note that the Budget expects revenue through-"partnering with key stakeholders: States, PSU's, partner with multilateral and bi-lateral organisations and other governments to gain access to long term financing and technology from overseas". With the opening of FDI in the Railways, this has become a distinct possibility and will go a great way in bolstering the future of IR, but the government must also make sure that such investments finally happen, because if they do not, then the entire budget's intentions are to be pointless. For example, this Budget envisages investment of Rs.8.5 lakh crore in next five years to be mobilized from multiple sources to cater to funding i.e. multi lateral development banks, pension funds. It is based on this assumption that the Budget has increased the Plan Budget up by 52% from Rs.65,798 crore to Rs.1,00,011 crore in 2015-16. For the entire Plan Budget, support from the Central Government covers only 41.6% of the Plan and internal generation 17.8% implying that the rest of all Plan Expenditure that is chalked out relies entirely on external investments.

While this is a risky move according to many, I believe that it is a risk worth taking, in order to truly reinstate the Railways as the lifeline of the country. In this context, the maintenance of an achievable operating ratio is very crucial. It is important to note that for the year 2013-14, the Indian Railways recorded an operating ratio of 93.5% signifying bad financial health. In September 2014, Prime Minister Shri Narendra Modiji asked railways to achieve an operating ratio of 90% in the current fiscal year. Some media reports had considered even this an ambitious target. Thus, while this Budget has made a targeted operating ratio for 2015-16 at 88.5% against 91.8% in 2014-15, heralding it best in the last 9 years, one must be cautious about the plausibility of such a target. Having said that, improving its Operating ratio should be one of the most important targets for the Railways in order to improve their financial health and I sincerely hope that this Budget stands upto its promise.

Even at the level of my state, Odisha, I must appreciate the fact that this Budget has ensured better allocation to states like Odisha, which have generally been ignored in Budgets in the past. Better connectivity in Odisha will improve connectivity and transport in the entire east coast. It has often been argued that the gross earnings from various stations in Odisha have been consistently higher than many major states-for instance it was more than Rs.14,000 crore in 2013-14, which is about one-tenth of the total revenue of the Railways. In comparison, allocation to Odisha in previous Budgets has not even been 20% of the total railway allocations. For the Budget of 2015-16, Odisha has received an allocation of Rs.2,514.07 crore in the 2015-16 Railway Budget against its demand of Rs.3,200 crore. The allocation for the state in the current Rail Budget is 77.04% higher than Rs.1,420 crore received in 2014-15, and this, I believe, is a significant step in improving connectivity in not just the state but the eastern part of India. Though we expected much higher allocation for my Constituency, still the beginning is good.

My constituency, Balasore, too has received track renewal allocations for Rupsa-Balasore, Benapur-Rupsa Goods Train, Datan-Basta and Jaleswar-Basta tracks. It is also significant that new work has been sanctioned for Digha-Jaleswar, Rupsa-Baripada, Balasore-Ranital and the Kharagpur-Bhadrak lines. All of this will amount to better connectivity in Balasore and North Odisha in general, connecting it better to the rest of the country and especially to the neighbouring states of West Bengal and Jharkhand. I appreciate the total long term allocation of 130.14 crores to Balasore for the various projects and sincerely hope that all of the work sanctioned gets completed within a set time frame.

However, as mentioned with regard to different issues earlier too, much more needs to be done. In keeping with this Budget's philosophy of improving the existing infrastructure and providing at least the minimum facilities to all passengers, I would like to place here a reminder that several extensions are required, such as - Bhadrak passenger be extended upto Jaleswar and the Balasore - Kharagpur passenger be extended upto Howrah and Baripada - Balasore Passenger (train no.78012& 78016) should be extended upto Nilagiri, and as has been earlier intimated to the Ministry on several occasions, the construction of a rail overbridge at Nayabazar (Jaleswar) is immediately needed, for the safety of passengers. My constituency has received allocations only for the construction of a ROB for Tamulia in lieu of a level crossings, but this is hardly enough, in connection with this Budget's endeavour to remove unmanned crossings. Hence, I would also like to point out that construction of a crossing line at the Betnati station and the construction of a service road for the Khantapada Railway Station are also urgently awaited. The tracks at Nilagiri need to be upgraded at the earliest in order to facilitate the running of passenger trains. And finally, it would help my constituency immensely if the Ministry were to ensure stoppages of the BBSR-New Delhi Duronto Express, the NJP-CEN express, the HLZ-CEN Express and the HOW-SSPN Express at Balasore and the stoppage of 12863/12864 Howrah-Yaswantpur Express of 12703/12704 Howrah-Secunderabad Faluknama Express of the 12254 Bhagalpur Yaswantpur Anga Express, the Haldia Chennai Express and of the 22603 Kgp-Villupuram Express at Jaleswar.

It is significant that the Government lists Jaleswar station as a completed 'Adarsh Station' under the Adarsh Station Scheme, but Jaleswar still needs an underground passing through the Paschimbad line (level crossing), a dormitory, and a shed, water and adequate lights on the platforms. The Laxmannath road station needs a waiting hall, a long shed for the platform, lights, drinking water, roads to connect station to the villages, and a cycle stand at the station. The government should also ensure the stoppage of Jagannath Express at Laxmannath Road Station. The Amarda road

station also has inadequate lighting and no reservation facilities and the height of the platform needs to be increased.

Balasore, the main station of my constituency also a 'completed' Adarsh station by Government records, still has no exclusive reservation counters for women, senior citizen and physically handicapped. This is urgently needed. Moreover, at the Nilagiri station, apart from the track renewal demanded above, a construction of a foot over bridge and construction of a black top road on east and western sides are also urgently demanded. The Nilagiri station also doesn't have adequate drinking water and lighting facilities or an adequate passenger shed yet.

Again the Rupsa station needs a foot over bridge on platform 2 and 4, the construction of booking counter in west side of platform-4, a stoppage of Dhauli express or Janasatabdi express. The Khantapada station needs immediate renovation of platform no. 1 and 2, extension of the Goods platform, construction of waiting room with toilet facilities and the renovation of existing foot over bridges.

The Haldipada station also needs high level platforms, immediate construction of passenger shed and light facilities and the provision for booking of goods and fishes from the station. The Nuagan station needs a foot over bridge, minimum facilities and extension of platforms. Finally, the Betnati Railway Station needs the urgent construction of a crossing line or 2nd line and one computerised reservation counter.

Balasore and Mayurbhanj districts are criss-crossed with various rail lines between East Coast Railway and South East Railway. However, basic safety measures like manned level crossings in as many 35 locations are not provided, leading to many losses of lives and properties. These include 12 in Bahanaga-Rupsa Engineering Zone, 08 in Rupsa-Laxmannath Engineering Zone and 15 unmanned level crossings in Rupsa-Betanoti Engineering Zone. The resultant losses need to be completely exterminated with no or little investments by Railway.

Thus, even only from the demands already made repeatedly from my constituency to the government, it is evident, that while India talks of superior international technology and modern railway stations in the mega cities, rural India's railways lag behind in even the basic amenities like drinking water and proper lighting systems in the stations. The railways have embarked on a correct path for this Budget by focusing on improving infrastructure, but it is clear that a lot more needs to be done, and it must be done as soon as possible.

To conclude, I believe that this Budget has taken the right approach to budgeting for the Railways, and I applaud its focus on the people, its social

inclusivity and its desire for systemic overhaul. Moreover, I appreciate the fairness with which allocations have been made to states like Odisha, which has erstwhile been neglected in railway budgeting. However, there are many demands that are yet to be fulfilled, and I sincerely hope that the government will look into each of these demands contained herein above and fulfill them over the course of these coming sessions at the earliest.

*__डॉ. भागीरथ प्रसाद (भिंड):__ मैं माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु द्वारा प्रस्तुत रेल बजट 2015-16 का स्वागत करता हूँ। भारत के इतिहास में पहली बार गरीब यात्रियों का ख्याल रखते हुए रेल को आधुनिक बनाने के लिए व्यवस्थाएँ की गई हैं। एक ओर किराया नहीं बढ़ाया गया है, दूसरी ओर वित्तीय संस्थाओं तथा पब्लिक सेक्टर को सहभागी बनाकर रेल की अवसंरचना को आधुनिक बनाने तथा यात्री सुविधाओं को बढ़ाने का शानदार लक्ष्य रखा गया है।

इस बजट के माध्यम से रेल न केवल स्वयं सक्षम होगा बल्कि भारतीय अर्थव्यवस्था की प्रगति की धुरी बनेगा। निजी निवेशकों को हिस्सेदार बनाकर यात्री सुविधाओं का विस्तार, स्टेशनों का सुधार, यात्रियों के लिए हेल्पलाइन तथा महिलाओं की सुरक्षा की सुदृढ़ व्यवस्था करके आम आदमी की यात्रा को सुखद बनाया गया है।

आज़ादी के इतिहास में पहली बार 77 नई परियोजनाओं को हाथ में लिया गया है जो 9400 किलोमीटर रेल लाइनों को दुगने से चौगुना किया जायेगा। अब तक भारतीय रेल यात्री स्वच्छता की समस्या से जूझता रहा है। माननीय प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी स्वच्छता अभियान में रेलवे ने बराबरी की हिस्सेदारी कर करोड़ों लोगों को स्वच्छ रेल यात्रा का आश्वासन दिया है। इसका संदेश पूरे भारत में घर-घर तक पहुंचेगा।

मैं यहाँ विशेष रूप से उल्लेख करना चाहता हूँ कि रेल लाइनें केवल रेल के व्यवसाय तथा यात्री सुविधाओं तक सीमित नहीं है। रेल लाइन पिछड़े क्षेत्रों के विकास के मार्ग को प्रशस्त करने का अभियान भी हैं। भारत के जिन क्षेत्रों में रेल लाइन नहीं है अधिकांशतः वे क्षेत्र पिछड़े हैं। मध्यप्रदेश के चम्बल एवं बुंदेलखण्ड क्षेत्र आज पिछड़ेपन, अन्याय एवं शोषण के शिकार इसलिए हैं कि वहाँ रेल मार्ग नहीं है। परिणामस्वरूप आम आदमी का आवागमन और विकास के सभी प्रयास यातायात के अभाव में बाधित हो जाते हैं।

माननीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी के नेतृत्व में रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु के कुशल प्रशासनिक क्षमता से पिछड़े क्षेत्रों में रेल सुविधाओं के विस्तार की उम्मीद बढ़ी है। रेल लाइन के माध्यम से ऐसे क्षेत्रों के बहुमुखी विकास की संभावनाएँ हैं। प्राकृतिक साधनों का दोहन, युवाओं में कौशल विकास, उद्योगों की स्थापना तथा व्यापार की वृद्धि रेल लाइन से जुड़ी हुई है।

चम्बल क्षेत्र भूगोल की जेल में रहा है। मालवा और उत्तर रेलवे के इटावा को जोड़ने के लिए वर्ष 1985 में गुना-इटावा रेल लाइन का शुभारम्भ हुआ था। विगत 30 वर्ष में यह लाइन भिण्ड तक पहुंच चुकी है परंतु 15 साल से भिण्ड से इटावा रेल लाइन पूरी होते हुए भी नहीं जुड़ सका है। अनुरोध है कि इस रेल लाइन पर शीघ्र नई गाड़ियों का संचालन किया जाए। इस मार्ग से गाड़ियां गुजरने पर समय और धन की बचत होगी तथा यात्रियों को सुविधाएं मिलेंगी और भिण्ड का विकास होगा।

इस संदर्भ में मैं चम्बल एवं बुंदेलखण्ड के पिछड़े क्षेत्र में पूर्व में प्रस्तावित रेल लाइन निर्माण के लिए अनुरोध करता हूं। उल्लेखनीय है कि वर्ष 2011-12 के बजट में भिण्ड से कोंच वाया लाहर रेल लाइन का सर्वेक्षण प्रारंभ किया गया था जो अब पूरा हो चुका है। मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि इस नयी रेल लाइन को इस बजट में स्वीकृति दी जाए तथा शीघ्र कार्य प्रारंभ किया जाए।

उल्लेखनीय है कि चम्बल क्षेत्र रेल सेवाओं से वंचित रहा है। इसी प्रकार बुंदेलखण्ड पिछड़ेपन का शिकार रहा है। इस रेल लाइन के निर्माण से बुंदेलखण्ड क्षेत्र का विकास होगा। यहाँ यह भी विचारणीय है कि भिण्ड से कोंच लगभग 100 कि0मी0 की दूरी है परंतु यह रेल लाइन झांसी रेल मार्ग को सक्रियता से जोड़ेगी तथा आगे उरई से महोबा की प्रस्तावित लाइन से जुड़कर इलाहाबाद से बनारस तक संपर्क बन जायेगा।

मुझे विश्वास है कि इस महत्वपूर्ण और कम खर्च की रेल लाइन के निर्माण के लिए इस बजट में पर्याप्त प्रावधान किया जायेगा।

SHRI RADHESHYAM BISWAS (KARIMGANJ): Hon. Deputy Speaker, Sir, I would like to appreciate that the hon. Minister restrained from making hike in railway fare which gave relief to the people. Similarly, I appreciate the several good initiatives announced in the Budget by the hon. Minister such as installation of CCTV cameras in selected coaches of ladies compartments, operation in five minutes, replacing 17,000 toilets and setting up of bio-toilets, all India 24x7 helpline service, toll free number 182 for security complaints, SMS alert for service about arrival and departure of trains.

I hope all these things announced in the Budget may take real features in the near future because it has been a trend that in every Budget, several projects and initiatives are announced but the percentage of the implementation has been very poor.

Respected Sir, I would like to draw the attention of the hon. Minister to the fact that safety, security and cleanliness at trains are three major challenges that need to be addressed.

Safety of passengers at trains has always been at risk as the incidents of train accident have always become the main news, but we have to take effective measures to control such incidents. In the year 2014 alone, at least nine major train accidents took place in different parts of the country in which many people died and many others injured. The Railways need to come up with effective safety measures.

I am happy that the hon. Railway Minister announced that cleanliness at trains and stations would be given priority under Swachh Rail Swachh Bharat Abhiyan.

Passengers of long routes have many complaints about the difficulties faced by them due to dirtiness in coaches and also in toilets. Even water is not provided in toilets after the first day journey. I hope the Railway Minister will be able to address these issues in the coming days.

Sir, the Railways being the lifeline of the Indian economy has to provide connectivity to most parts of the country. But it remains an issue even after 67 years of independence for North-eastern States. During Railway Budget of 2008, the Government approved the electrification of Barouni-Guwahati Rail route. However, nothing concrete in that direction has happened so far. I demand to expedite process of this project as soon as possible.

As the hon. Prime Minister promised all round development of North Eastern Region including Railway connectivity and road infrastructure, I convey my salute to the hon. Railway Minister who announced that Barak Valley will also be brought on the broad guage by March, 2015. But non-announcement of any new trains is really disappointing. I would like to request the hon. Railway Minister to announce Rajdhani Express from Silchar to Delhi which will connect about 70 lakh people of southern Assam, Mizoram, Manipur and Tripura with the national capital.

As I come from Assam, I would like to state here that there are many projects in Assam which are underway for many years, for example, Bogibeel Bridge, Rangiya-Mukongselek broad guage conversion, Dhudhnhoi-Mendnipathar new line etc. These are some of the projects among 23 projects of North-eastern region which are underway for many years.

The hon. Railway Minister announced that there will be construction of 917 road under-bridges and over-bridges to replace 3,438 railway crossings at a cost of Rs. 6,581 crore. The work of guage conversion at Barak valley from Katakhal to Bhairabi, Badarpur to Dharmanagar, Karimganj to Mohisashan and Baraigran to Dullabchara is under progress. Many lines were built before Independence.

18.00 hrs

So many new roads were constructed for connecting rural areas with the national highways. But due to raising up of new lines and newly proposed protection wall, the road connectivity will be disrupted. Therefore, I demand to sanction of more road over bridges and road under bridges in this route.

HON. DEPUTY SPEAKER: Just a minute, please. Now it is six o' clock. I want to know the sense of the House. How much time can we extend?

THE MINISTER OF URBAN DEVELOPMENT, MINISTER OF HOUSING AND URBAN POVERTY ALLEVIATION AND MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI M. VENKAIAH NAIDU): My suggestion is, railway is an important subject. Members are interested about their constituencies and their respective areas. It is not that they are going to get trains or anything. At least they want that their issue is to be registered so that it gets the

attention of the Department as well as the Minister. With all these years of my experience, that is the expectation. We have time only today and tomorrow. That being the case, I suggest that the House should sit as long as the Members want to speak. Let them speak. There is no answer or counter-answer, etc. So, my suggestion is that let us sit today up to nine o' clock. Tomorrow, depending on the situation, we will decide....(*Interruptions*) Nobody should have objection. The Government is willing and the Members want to speak. Suppose somebody says that Members are not there to speak, then we can adjourn the House at that time. I have no problem.

HON. DEPUTY SPEAKER: First, we will extend the time of the House by two hours, that is, up to eight o' clock. Then, we will see afterwards.

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: Sir, you extend up to eight o' clock and then we will see.

HON. DEPUTY SPEAKER: We will take the sense of the House at that time. So, up to eight o' clock, we can extend the House.

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: Whatever has been decided earlier stands.

HON. DEPUTY SPEAKER: Also, I have a request to the Members. As the hon. Minister has said, the Members are interested to express their views or demands in respect of their constituency. Therefore, let them restrict their views to their constituency. They can speak other things also. We are not objecting. Generally, try to be very brief while raising the issues. Come to the constituency issues. You briefly say whatever views you want to register on your constituency regarding Railway Department. As the Minister has said, whether you are getting anything or not, I hope the Minister will see that you get all the things that you wanted.

SHRI RADHESHYAM BISWAS: Sir, may I start again?

HON. DEPUTY SPEAKER: You can now continue.

SHRI RADHESHYAM BISWAS: Sir, Bogibeel road-cum-rail bridge project was sanctioned in 1997-98 with the aim to complete it by 2002 but unfortunately, the construction itself started only in 2002. Since then several target dates failed and now it has been announced that it will be completed by 2017.

While we have already entered into March, I do not see any indication of the completion of this much-awaited and much-delayed project.

HON. DEPUTY SPEAKER: Please wind up. Please conclude.

SHRI RADHESHYAM BISWAS: Sir, I will complete my speech within a minute.

I would request the hon. Minister to expedite the work of this project for early completion.

Respected Sir, in addition to that, I, on behalf of my Party, All India United Democratic Front, would also like to draw the attention of the hon. Minister towards the fact that a large number of people from Assam are living in metro cities like Delhi, Mumbai and Kolkata to earn their livelihood. They go to their homes by trains but unfortunately, there are only a few trains available, which always creates problem for them. For example, there are nine trains from Delhi to Guwahati. Of them, only four trains are daily running and the rest of them are weekly trains. There are only four trains from Mumbai to Guwahati and all of them are weekly trains. Similarly, there are 13 trains from Kolkata to Guwahati. of them, only three trains are daily running and the rest of them are weekly.

I would request the hon. Minister to introduce some more new trains for the people of North Eastern States from these metro cities. Thank you.

SHRI BALBHADRA MAJHI (NABARANGPUR): Sir, I thank you for giving me this opportunity. I would like to speak in Odia, because today we are celebrating the 1st Anniversary of Odia being declared as a classical language.

*सबसे पहले मैं रेल मंत्री जी को बी.जे.डी. और ओड़ियावासियों की तरफ से धन्यवाद देना चाहता हूं, क्योंकि पिछले सालों की अपेक्षा इस साल ओडिशा के बहुत सारे प्रोजेक्ट को अच्छी मात्रा में फंड दिया है। इतना ही नहीं, बहुत सारे डबलिंग और थर्ड लाइन प्रौजेक्ट्स भी सैंक्शन किये गये हैं। यह स्वागत योग्य बात है। लेकिन साथ ही साथ मैं यह कहना चाहूंगा कि मंत्री जी ने डबल और थर्ड लाइन की घोÂाणा की है, उसमें एग्जीस्टिंग कैपेसिटी, क्योंकि वह सैचुरेशन प्वाइंट में आ गया है और डेजर्ट ट्रेन चला नहीं सकते, इसलिए मजबूरी से रेलवे ने डबल लाइन और थर्ड लाइन सैंक्शन किया है। लेकिन आज के दिन ओडिशा की रेल डेन्सिटी आस-पास के सभी प्रदेशों से बहुत ही कम है। वहां 30 में से 7 जिले ऐसे हैं जहां रेल अभी तक पहुंची नहीं है, रेल टच नहीं की है। ऐसा भी नहीं है कि वहां रेलवे लाइन इकोनॉमिकली वायेबल नहीं है। उसमें से दो प्रौजेक्ट्स--जयपुर मलकानगिरी और जयपुर नवरंगपुर मेरी कांस्टीटूएंसी में आते हैं। जयपुर नवरंगपुर के लिए हमारे मुख्यमंत्री जी ने 50 प्रतिशत प्रौजेक्ट कास्ट और जमीन फ्री देने का वायदा किया है और जयपुर मलकानगिरी लाइन के लिए 25 प्रतिशत प्रौजेक्ट कास्ट देने के लिए तैयार हुए हैं। यह सितम्बर की बात है।

मैं आग्रह करूंगा कि राज्य सरकार ने रेलवे को सितम्बर से प्रपोजल दिया हुआ है, लेकिन उसमें कुछ ज्यादा प्रगति नहीं हुई है। उसके बाद रेलवे ने सोचा कि इसे एसपीवी में करें। एसपीवी का एग्रीमैंट जल्दी साइन किया जाये, ताकि जितनी जल्दी ये दो प्रौजेक्ट्स टेकअप होंगे, उतनी जल्दी उस एरिया को फायदा मिलेगा। इसके बाद छः प्रौजैक्ट्स ऐसे हैं, भले ही वे नये प्रौजेक्ट्स हों, जिनका आरओआर 14 परसेंट से ज्यादा है। जैसे जूनागढ़ से अम्बागुडा, थेरूवाली से गुनपुर, बड़गढ़ से पदमपुर, भोपालपुर से रायगढ़, अनगुल से तालचेर और खुर्दारोड-राजटगढ़ आदि ऐसे छः प्रौजेक्ट्स हैं, जिनके आरओआर 14 परसेंट से ज्यादा है। इसमें रेलवे को पैसा लगाने से कोई नुकसान नहीं होगा, बल्कि फायदा ही होगा, जो कि 63 लैक्ल और 14 परसेंट आरओआर मिनिमम कहा जाता है।

अतः मैं आग्रह करूंगा कि आप इन नयी लाइन्स को भी सैंक्शन करने की कृपा करें। ओडिशा में जैसे रेलवे लाइन की कमी है, वैसे ही ट्रेन सेवा भी बहुत कम है। आज के दिन बहुत सारी जगह इससे अछूती रह गयी हैं। मेरे क्षेत्र में किरनडुल से विशाखापट्टनम तक 445 किलोमीटर की एक लाइन जाती है, लेकिन आपको सुनकर आश्चर्य होगा कि वह लाइन चार पार्लियामैंट्री कांस्टीटूएंसी को टच करती है, जैसे बस्तर, नवरंगपुर, जो कि मेरी कांस्टीटूएंसी है, कोरापुट और अरकू । यह लाइन वर्ष 1966 से चालू हुई है। अगर हम आज की दर निकालें तो रेलवे इसमें 45 हजार करोड़ रुपये कमा चुका है, लेकिन इस 445 किलोमीटर लाइन पर एक भी एक्सप्रैस ट्रेन नहीं है। वहां स्टेशन की हालत बहुत बुरी है। वहां न बेंच है, न टायलेट है और न ही कोई अप्रोच रोड है।

मेरी मांग है कि इसमें एक एक्सप्रैस ट्रेन लगायी जाये और लोगों को स्टेशन पर कुछ सुविधा दी जाये। यह एरिया करीब 80 लाख आबादी का है, जो आज तक दिल्ली से जुड़ा नहीं है। इस 80 लाख का मतलब स्विटजरलैंड की आबादी के बराबर है।

मेरा निवेदन है कि आप इस एरिया से दिल्ली के लिए एक कनैक्शन दें। पूरी ट्रेन न देकर एक लिंक ट्रेन दें, ताकि यह दिल्ली से जुड़ा रहे। अभी बहुत से रेलवे रूट्स बन गये हैं, लेकिन राजधानी एक्सप्रैस, दिल्ली का एक ही रूट है जो बहुत दूर से घूमकर आता है। भुवनेश्वर से दिल्ली के लिए राजधानी रूट वाया सम्भलपुर लाया जाये, जिससे करीब चार-पांच घंटे का रनिंग टाइम कम होगा। इससे उसकी 200 किलोमीटर लंबाई कम हो जायेगी।

अतः भुवनेश्वर से दिल्ली के लिए एक नयी राजधानी ट्रेन चलायी जाये। दूसरा, सम्भलपुर से तालचेर डबलिंग का मुद्दा है। अगर ओडिशा में कोई भी रेल लाइन बनायी जायेगी, तो उसका कोई नुकसान नहीं होगा। ऐसे बहुत सारे इंस्टांसेज हैं, जैसे सम्भलपुर से तालचेर रेल लाइन बनाने के पांच साल बाद ही उसे डबल लाइन करने की जरूरत पड़ गयी। बेहतरी-बांसपानी लाइन, इस लाइन के कमीशन होने के एक साल बाद ही डबलिंग की जरूरत पड़ गयी। ओडिशा में माइनिंग, इंडस्ट्री का बहुत स्कोप है। अगर आप वहां कोई भी लाइन बनायेंगे, तो वह लाइन बेकार नहीं जायेगी। आप डबलिंग के अलावा नयी लाइन बनायें। इसके अलावा यहां से कुछ ट्रेनें बहुत दूर तक चलती हैं, लेकिन उसमें पैंट्री कार की सुविधा नहीं है। भुवनेश्वर से सिकुंदराबाद विशाखा एक्सप्रैस ट्रेन में पैंट्री कार की सुविधा नहीं है। भुवनेश्वर से कुर्ला ट्रेन में दो-ढाई दिन का सफर है, इसमें भी पैंन्ट्री कार की सुविधा नहीं है। पुरी से कामाख्या, पुरी से पटना, बैद्यनाथ धाम जाने वाली ट्रेन में भी पैंन्ट्री कार की सुविधा नहीं है। मेरा निवेदन है कि इन ट्रेनों में पैंन्ट्री कार की सुविधा प्रदान की जाए।

ईस्ट कोस्ट में बहुत सी लाइन्स इलैक्ट्रीफाई हो चुकी हैं। अतः इनमें एमयू की सुविधा की जाए जिससे भुवनेश्वर - खुर्दा, भुवनेश्वर - ब्रह्मपुर, भुवनेश्वर - ढैनकानाल में लोगों को बहुत सुविधा जाए। कई ट्रेन ऐसी हैं, जिनमें बहुत भीड़ हो जाती है। मेरा निवेदन है कि भीड़ को कम करने के लिए एक्सट्रा कोच की व्यवस्था की जाए। माननीय रेल मंत्री ने कहा है कि कुछ ट्रेनों में अपग्रेडेशन की जरूरत है, कोच बढ़ाने की जरूरत है। हमारे क्षेत्र में कुछ रेलगाड़ियों के कोच बढ़ा दें तो लोगों को सुविधा हो जाएगी। भुवनेश्वर से छत्रपति शिवाजी टर्मिनस कोणार्क एक्सप्रैस ट्रेन नं. 11019, बहुत ही पापुलर ट्रेन हैं, लेकिन इसमें जगह नहीं मिलती है, हमेशा वेटिंग लिस्ट रहती है। हीराखंड से जगदलपुर ट्रेन नं. 18447, पुरी से संबलपुर इंटरसिटी ट्रेन नं. 18303, भुवनेश्वर - बलांगिर इंटरसिटी ट्रेन नं. 12893,भुवनेश्वर से बारीपदा ट्रेन नं. 12891, पुरी - अहमदाबाद ट्रेन नं. 18405, पुरी - अहमदाबाद ट्रेन नं. 12843, पुरी - ओखा ट्रेन नं. 18401, भुवनेश्वर - लोकमान्य तिलक टर्मिनस ट्रेन नं. 12879, पुरी - दुर्ग ट्रेन नं. 18425 में बहुत भीड़ रहती है, इनमें एक्सट्रा कोच लगाने की जरूरत है। जब इतनी सारी रेलवे लाइन बना रहे हैं तो मेरा कहना है कि एक्सट्रा कोच और वैगन बनाने की भी जरूरत है। वैगन फैक्ट्री बनाने का प्रपोजल सीतल्लापल्ली के पास चार साल से पारित है। मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि वैगन फैक्ट्री के काम को भी आगे बढ़ाएं। धन्यवाद।

श्री संजय धोत्रे (अकोला) : माननीय उपाध्यक्ष जी, मैं साइंटिफिक और संपूर्ण विकास की ओर ले जाने वाले रेल बजट का समर्थन करता हूं। अभी तक हमने देखा है कि रेल बजट में कभी पूरे न होने वाले वायदे किए गए थे जिनके पूरे होने की उम्मीद नहीं रहती थी। इनमें न्यू लाइन, डबलिंग, ट्रिपलिंग, गेज़ कन्वर्जन, सर्वे इत्यादि को सम्मिलित किया जाता था। इनमें जो प्रोजैक्ट बनाए जाते थे, वह किसी प्रांत, क्षेत्र या व्यक्ति विशेष को ध्यान में रखकर बनाए जाते थे। 'सबका साथ, सबका विकास' माननीय प्रधानमंत्री जी का नारा है। मैं माननीय मंत्री जी का रेल बजट पेश करने के लिए अभिनंदन करता हूं। वह महाराष्ट्र से हैं। अभी माननीय सदस्य प्रह्लाद जोशी जी ने कहा था कि जो भी रेल मंत्री आता था, वह अपने क्षेत्र का ध्यान रखता था लेकिन मंत्री जी ने महाराष्ट्र के होने के बावजूद भी सारे देश के साथ न्याय किया है और सबका ख्याल रखा है। महाराष्ट्र को महा राष्ट्र क्यों कहा जाता है, इसका उन्होंने प्रमाण दिया है और मैं इसके लिए माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं, उनका अभिनंदन करता हूं।

महोदय, इस बजट में यात्री सुविधा, सुरक्षा, प्रलंबित परियोजना और सभी ट्रेनों की गति दस से तीस किलोमीटर तक बढ़ाना एक क्रांतिकारी कदम है। अभी तक लोक लुभावने वादे किए जाते थे जिससे कुछ समय के लिए हमें और जनता को खुशी मिल जाती थी लेकिन अंततः निराशा हाथ में लगती थी। अभी तक के बजट पेन किलर जैसे थे क्योंकि कुछ समय अच्छा लगता था लेकिन बीमारी पूरी तरह से ठीक नहीं होती थी। मैं किसान हूं और मैं पूरी तरह जानता हूं कि जब तक पेड़-पौधों को उचित मात्रा में जल, खाद नहीं देंगे, रखरखाव ठीक तरह से नहीं करेंगे तब तक अच्छी फसल नहीं मिल सकती है। इस बजट में, रेलवे सक्षम कैसे हो, मजबूत कैसे बने, उसके लिए कई कदम उठाये गये हैं, मैं उनकी सराहना करता हूँ।

HON. DEPUTY SPEAKER: Please come to your constituency problems.

श्री संजय धोत्रे: मेरा निवेदन है कि कोई भी परियोजना बनाते समय पहली प्रायरिटी रेलवे का हित होना चाहिए। उदाहरण के तौर पर एक ऐसा मैकेनिज्म हो, जिसमें इकोनॉमिक फ़िज़ीबिलिटी और क्षेत्र के सोशल इम्पैक्ट को ध्यान में रखा जाए और उसमें मानवीय हस्तक्षेप बिल्कुल न हो। जिस तरह से हमारे पूर्व प्रधानमंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने प्रधानमंत्री ग्रामीण सड़क योजना शुरू की थी, उसी तरह से रेलवे ज़ोन्स को एफिसिएंट बनाने के लिए एक मैकेनिज्म बने। जिस प्रकार से जनरल बजट में राज्य सरकारों का हिस्सा 10 पर्सेंट बढ़ा दिया गया है, उसी तरह से ज़ोन या डिवीज़न के प्रोफिट का 50 पर्सेंट उस जोन या डिवीज़न को उसके डेवलपमेंट के लिए देना चाहिए। नयी ट्रेनें शुरू करते समय पूरा सर्वे होना चाहिए। जहाँ रेलवे का राजस्व बढ़ेगा, वहीं डबलिंग और ट्रिपलिंग होना चाहिए। बड़े स्टेशनों का बोझ कम करने के लिए थ्री टियर स्टेशन के पीट लाइन और टर्मिनस की सुविधा बढ़ायी जाए। लांग रूट की ट्रेनों को अवेलेबल शॉर्टेस्ट रूट पर चलाया जाए। यह मेरे क्षेत्र की बात नहीं, बल्कि पूरे इंडियन रेलवे की बात है।

HON. DEPUTY SPEAKER: Hon. Member, please come to the point.

SHRI SANJAY DHOTRE: Sir, please give me two more minutes to speak.

एक पचास साल पुराना काचीगुडा स्टेशन है, जो हैदराबाद में है, वहां से 1450 किलोमीटर की एक मीटर गेज़ लाइन थी, उसका गेज कंवर्जन, हैदराबाद से अकोला और जयपुर से रतलाम तक हुआ, बीच में रतलाम से अकोला के लिए गेज कंवर्जन की मंजूरी वर्ष 2008 के बजट में मिली, क्योंकि यह एक बहुत ही महत्वपूर्ण लाइन है। लेकिन रतलाम-खंडवा का काम करीब 70 पर्सेंट पूरा हुआ। वर्ष 2011 में अकोला-खंडवा, जिसका एक सैक्शन है अकोला अकोट, उसके टेंडर निकले थे। टेंडर फाइनल भी हुए थे, लेकिन वह काम अभी तक नहीं हुआ है। अभी ऐसा बताया जाता है कि उसमें एक फॉरेस्ट ज़ोन आता है। मेरा कहना है कि राजस्थान, तेलंगाना और पूरे नॉर्थ-साउथ का जो कनेक्शन है, जो दूरी 1450 किलोमीटर थी, वह अभी 1700-1800 किलोमीटर हो गयी है। इससे साऊथ के सभी राज्यों का और विशेष रूप से राजस्थान का फायदा होने वाला है तथा इंदौर का भी फायदा होने वाला है।

HON. DEPUTY SPEAKER: The next speaker is Shri Mullappally Ramchandran. Please mention your points very briefly.

श्री संजय धोत्रे: मैं मांग करता हूँ कि अंग्रेजों के ज़माने की यवतमाल-मुर्तज़ापुर और अचलपुर एक लाइन थी, जो नैरो गेज़ लाइन थी, उस पर एक शकुंतला एक्सप्रेस नाम की ट्रेन चलती थी, उस लाइन का गेज कंवर्जन किया जाए और उसे बैतूल तक बढ़ाया जाए। हमारे रेलवे मंत्री जी सी.ए. हैं और एम.ओ.एस. टैक्नोक्रेट हैं, तो अभी प्लानिंग और मैनेजमेंट टैक्नोलॉजी से हमारी रेलवे अच्छी तरह से आगे बढ़ेगी। धन्यवाद।

SHRI MULLAPPALLY RAMCHANDRAN (VADAKARA): Sir, I may be given 10 minutes.

Respected Deputy-Speaker, Sir, I thank you for this opportunity of participating in the discussion on the Railway Budget 2015-2016.

The Railway Budget, as many of the distinguished Members have stated, seems to be a vision statement of the hon. Minister. The Indian Railways, which is the largest public utility service, is also one of the largest Railway networks in the world, which is now faced with acute financial crisis. The hon. Minister has already acknowledged this issue and flagged several options to raise funds including borrowing from the World Bank, other multilateral institutions and pension funds. This morning also the Minister had stated that he has decided to take more than Rs. 1 lakh crore from the Life Insurance Corporation of India.

The Minister has not increased the passenger fare, and I congratulate him, but the Interim Budget presented by his predecessor had already done the job. The present Budget seeks to increase the freight charges considerably. It is well-known that the hike in freight charges will have a cascading effect on the prices of commodities like coal, fertilizer, cement, iron ore, food grains, etc., which are mostly transported by train. Therefore, by and large, people are definitely going to be badly hit by the hike in freight charges.

I come from the State of Kerala, which is a consumer State. Everything, all the essential commodities, has to reach the State of Kerala from across the border, that too by train. Therefore, due to this freight hike, Kerala is the worst affected State in the entire country.

I do not want to delve deep into the important issues of the Budget as many of the distinguished friends have already stated that. I will confine myself to railway development in my State alone.

The State of Kerala has been given a raw deal in this Budget also. The long-pending demand for a Peninsular Railway Zone comprising Thiruvananthapuram, Palakkad and Konkan has been overlooked this time also. Unless the Peninsular Railway Zone is established, the overall development of Kerala will remain a mirage.

Doubling of rail track and electrification of railway lines are two most important areas that deserve special attention. It is extremely sad to note that a meagre sum of Rs. 4.5 crore has been allocated for doubling of line between Calicut and Mangalore. I earnestly appeal to the hon. Minister to allocate adequate funds for this project.

Completion of electrification of Shoranur-Mangalore line needs to be expedited. Most of the north bound trains from Kerala are running along the Konkan route and the track between Shoranur and Mangalore assumes greater importance. The hon. Cabinet Minister hails from the Konkan region and he knows about the heavy traffic along the Konkan route. If we think about the future development of railways, we cannot overlook the need to double the Konkan line. I would urge upon the hon. Minister to pay urgent attention to the doubling of Konkan line.

Sir, ever since the British period, it has been a long-pending demand of the people of Kerala to have a railway line from Mysore to Tellichery. The British had conducted several surveys and they had underlined the need for such a railway line, both from the commercial as well as strategic points of view. Such a railway line will considerably reduce the distance from Kerala to all the northern Indian States.

The late Railway Minister, Shri Lal Bahadur Shastri, himself had undertaken road journey from Mysore to Tellichery and he was fully convinced of the paramount importance of such a railway line. While addressing a public rally at Tellichery, he promised that the people of Kerala will be getting such a line. Since 1984, I have been trying to highlight the importance of Tellichery-Mysore railway line on the floor of this august House. At my instance, three surveys have been conducted by the Railways, but no progress is seen yet. I had even submitted proposals that would involve no interference with environment and ecology while ensuring minimum cost. This proposed line will stretch only 130 kilometres from Tellichery to Mysore. The State Governments of Kerala and Karnataka would be happy and willing to participate jointly in such a venture because this line is instrumental in the overall development of Karnataka and Kerala.

The proposed Kannur Airport is to be commissioned in the year 2016. It is going to be a landmark in the all-round development of the Malabar region. Therefore, I would request that a railway line, which has been suggested by the State Government, up to the airport is to be taken up urgently.

During the last interim Budget, the then Railway Minister has identified some of the railway stations across the country for setting up of cold-storage facilities for preserving vegetables, fruits, etc. The headquarters of my constituency, Badagara has been earmarked as one of the stations. But nothing has been done. I call upon the hon. Minister to expedite and complete the work as soon as possible.

Sir, Tellichery and Badagara are two important 'A' class railway stations along Shoranur-Mangalore route, and these two stations fetch huge revenue to the Railways by way of passenger and goods traffic. Any study would show this. As part of modernisation and improving amenities at these stations, I suggest more funds to be allocated for these two stations.

Tellichery, Badagara, Mahe and Quilandy have been declared as 'Aadarsh' Railway Stations by the previous Ministers. However, passenger amenities including new reservation counters need to be provided at these stations.

Quilandy Railway Station was built during the British period and it is an important station since then. It is unfortunate that the station is in a most dilapidated condition and the proposed reconstruction of this station may be commenced at the earliest.

The long pending demand to have the stoppages of the Kannur-Ernakulam Intercity, Netravathi Express, the West Coast Express and the Mangalore-Pondicherry Express may be allowed at Quilandy station. Recently, a new bi-weekly train has been introduced from Nizamuddin to Thiruvananthapuram. I would request that stoppage may be allowed for this train at Badagara and Tellichery.

The Railway stations like Jagannath Temple Gate, Mukkali, Nadapuram Road, Iringal, Payyoli, Thikkodi, Vellarakad and Chemancheri need passenger amenities and it is my request that the same may be considered favourably. I wish to place it on record that I have already allocated an amount to the tune of Rs.1 crore to the Railways for the expansion of the platform at Mukkali Railway Station and a sub-way at Onchiyam. I am still happy to allocate more funds for passenger amenities in my constituency. My only request to the hon. Minister is that the work for the allocated amount should be completed on time. I say this with special reference to my railway station, that is, Mukkali Railway Station which was allocated Rs.40 lakh three years back but the work is yet to be completed.

Servicing of trains between Mangalore and Shornur is a major issue and a 24 coach pit-line needs to be set up at Calicut or Kannur for servicing the trains. Thousands of Keralites are living and hundreds of students from Malabar area are studying in the cyber city of Bengaluru, Mumbai, Chennai, Goa etc. I suggest that the following trains may be added or extended or introduced:

1. Kannur-Yeshwantpur Express should be extended to Calicut.
2. Mumbai-Mangalore Matsygandha Express should be extended to Calicut.
3. Chennai-Madgaon-Chennai via Shornur/Mangalore should be introduced.
4. Madgaon-Velankanni-Madgaon should be introduced.
5. Calicut-Goa-Calicut Shatabdi should be introduced.
6. Mangalore-Chennai Super fast Express should be introduced.
7. Mangalore-Howrah-Mangalore Express *via* Shornur should be introduced.

With these words, I thank you very much for having given me this opportunity.

***श्री संजय हरिभाऊ जाधव (परभणी):** नांदेड़-पुणे रेल सप्ताह में एक दिन चलायी जाती है। यात्रियों की बढ़ती संख्या को ध्यान में रखते हुए रोजना (प्रत्येक दिन) उक्त गाड़ी चलायी जाए।

नांदेड़, परभणी दो जिलों में से कम से कम 200 डीलक्स बसें चलती हैं। यह सब देखते हुए लोगों के दिल में शक पैदा होता है कि रेलवे के अधिकारियों की डीलक्स बसों के मालिकों से सांठ-गांठ है। यदि रेलवे उक्त मार्ग पर नांदेड़-पुणे रेल प्रत्येक दिन चलायी जाए तो रेल के यात्रियों को बैठने की जगह नहीं मिलेगी। इसलिए उक्त मार्ग पर रेल प्रत्येक दिन शुरू की जाए।

नांदेड़-मुम्बई रेलवे मार्ग पर चलने वाली रेल देवगिरी एक्सप्रेस गाड़ी सिकन्दराबाद-मुम्बई, नांदेड़ में अधिक भीड़ होने के कारण यात्रियों को गाड़ी में जगह नहीं मिलती है। इसके कारण एक अतिरिक्त ट्रेन चलाने (नांदेड़-मुम्बई) की अत्यंत आवश्यकता है।

नागपुर-मुम्बई (नंदीग्राम) एक्सप्रेस नागपुर से नांदेड़ तक खाली आती है और वापसी में भी खाली रहती है। इसके स्थान पर नागपुर से नांदेड़ और नांदेड़ से नागपुर बंद करके नांदेड़-मुम्बई शुरू की जाए।

लातूर-मुम्बई यह गाड़ी पूर्व में नांदेड़ से चलायी जाती थी लेकिन इसको अचानक बंद कर दिया गया। उक्त गाड़ी को पूर्ववत् नांदेड़ से मुम्बई शुरू किया जाए।

मुदखेड़-परभणी रेलवे मार्ग का दोहरीकरण की मंजूरी दी जा चुकी है लेकिन वित की कमी के कारण कार्य शुरू नहीं किया गया है। शीघ्र उक्त मार्ग के दोहरीकरण हेतु वित आवंटित किया जाये जिससे कार्य शुरू हो सके।

सेलु रेलवे स्टेशन को "बी" दर्जा दिया जाये। उक्त स्टेशन से प्रतिवर्ष मिलने वाली आय में लगातार कई वर्षों से बढ़ोतरी हो रही है। इसलिए इस रेलवे स्टेशन को "बी" श्रेणी में शामिल किया जाए।

अकोला-खण्डवा मार्ग वर्तमान में मीटरगेज है। इस मार्ग को ब्रॉडगेज में परिवर्तित किया जाये जिससे नांदेड़ से दिल्ली जाने वाले यात्रियों का 8 घंटे के समय की बचत होगी।

राज्य स्तरीय तथा राष्ट्रीय स्तर के खिलाड़ियों को दिये जाने वाला रियायती सुविधा प्राप्त करने हेतु प्रत्येक जिला स्तर के रेलवे स्टेशनों पर सुविधा प्रदान की जाए।

श्री सी.आर. पाटील (नवसारी) : महोदय, मैं बहुत ज्यादा समय नहीं लूंगा। मैंने दो दिन पहले भी रेलमंत्री जी को बधाई दी थी। जब रेलवे बजट आता है तो लोग देखते हैं कि उसमें भाड़ा कितना बढ़ाया गया है और कितनी नई ट्रेन्स चालू हुई हैं। मगर इस बार न तो भाड़ा बढ़ा, न कोई नई ट्रेन चालू हुई, फिर भी लोगों के मन में एक आशा जगी है कि अब रेलवे सही दिशा में जा रहा है क्योंकि अभी तक जिस ट्रेन की घोषणा की जाती थी, वह शुरू ही नहीं होती थी। इस बार लोगों को विश्वास है कि इस बजट में जो प्रॉमिसेस किये गये हैं, वे जरूर पूरे होंगे। मैं अपनी कांस्टीट्वेंसी की बात करूंगा। मैंने पहले भी कहा था कि सूरत रेलवे स्टेशन को वर्ल्ड क्लास रेलवे स्टेशन बनाने के लिए रेलवे, गुजरात सरकार और सुलभ कारपोरेशन ने एक एमओयू किया है। करीब 4500 करोड़ रुपये के बजट के साथ, उसमें से 15 हजार करोड़ रुपये मिलने वाले हैं और रेलवे से एक भी रुपया जाने वाला नहीं है। उस प्रोजेक्ट को स्पीड से पूरा किया जाए, मैं ऐसी विनती करता हूं। अभी एक माननीय सदस्य बोल रहे थे, ओखा-पुरी-अहमदाबाद ट्रेन की बात कह रहे थे, यह ट्रेन यूपी, बिहार, मध्य प्रदेश, आंध्र प्रदेश, कर्नाटक और महाराष्ट्र से होकर आती है, मगर वहां सिंगल ट्रैक होने की वजह से कठिनाई होती है। कई सालों से उस पर काम चल रहा है, लालू जी के टाइम से यह काम चल रहा है, पहली बार रेलमंत्री जी ने उसके लिए 500 करोड़ रुपये दिए हैं। उस 500 करोड़ रुपये से यह प्रोजेक्ट एक साल में पूरा हो जाएगा, ऐसा मुझे विश्वास है और इसके लिए मैं उनके प्रति आभार व्यक्त करता हूं। हमारे यहां वापी से भरूच तक इंडस्ट्रियल एरिया है। वहां पूरे देश के लाखों लोग रहते हैं और अपने काम के लिए अप-डाउन करते हैं तो उनके आने-जाने के लिए ट्रेन की सुविधा कम है। अगर आप वहां ट्रेन नहीं बढ़ा रहे हैं तो कम से कम ट्रेन्स में बोगी बढ़ा दें। बोगी बढ़ाने से लोगों की सुविधा बढ़ेगी। रेलवे के जीएम के साथ सभी सांसदों की जब अहमदाबाद में बैठक हुई थी, तब उन्होंने कहा था कि मेमू ट्रेन्स में हम चार बोगी बढ़ा देंगे, मगर अभी तक वह काम नहीं हुआ है। इसलिए मैं रेलमंत्री जी रिक्वेस्ट करूंगा कि उसके बारे में भी सोचें।

नवसारी मेरे संसदीय क्षेत्र का इलाका है, 15 साल पहले वह जिला बना था, लेकिन वहां 30 साल से कोई ट्रेन नहीं रुकती है। जब हम रेल विभाग के पास इस बात को लेकर जाते हैं तो वे कहते हैं कि 500 किलोमीटर तक की अगर डेली 50 टिकट बिकेंगी, वहां हम ठहराव देंगे। मैं सदन में रेल मंत्रालय को विश्वास दिलाना चाहता हूं कि अगर वह चाहे तो हम एक साल के टिकट का पैसा एडवांस देकर टिकट बुक करा सकते हैं, लेकिन हमें नवसारी के लिए स्टापेज दें।

बिहार और यू.पी. के लिए सिर्फ एक ट्रेन ताप्ती गंगा चलती है, वह भी सप्ताह में पांच दिन चलती है। लाखों लोगों को इन राज्यों से यहां आने-जाने में बड़ी दिक्कत होती है। यदि आपको सुविधा देनी है और नई ट्रेन नहीं चलानी है तो इसे ही रोजाना कर दें। मेरा रेल मंत्री जी से निवेदन है कि बिहार और यू.पी. के लिए जब भी वह ट्रेन दें तो इस पर प्राथमिकता से विचार करें।

बिलीमोरा, अमलसाड स्टेशंस हैं, नवसारी भी स्टेशन है, वहां पर ओवरब्रिज बनाने के लिए राज्य सरकार ने पैसा जमा करा दिया है, लेकिन रेलवे की ओर से गति से उस प्रोजेक्ट को आगे नहीं बढ़ाया जा रहा है। यह हमारे लिए मुश्किल काम है, क्योंकि दोनों तरफ काफी जाम लगता है और लोगों को बहुत तकलीफ होती है। जिस तरह से शहरों का विकास हो रहा है, अगर ओवरब्रिज शीघ्रता से नहीं बनेगा तो उस विकास के काम में देरी होगी। मैं रेल मंत्री जी से विनती करूंगा कि राज्य सरकार ने अपनी जवाबदारी पूरी कर दी है, आप उसे जल्दी से जल्दी पूरा कराएं।

दिल्ली-गोवा सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस राजधानी ट्रेन चलती है, वह सूरत में नहीं रुकती है। हम चाहते हैं कि वहां दो मिनट का ठहराव दिया जाए। रेलवे के जनरल मैनेजर ने हमसे प्रॉमिस किया था कि हम इसकी सिफारिश करेंगे। उनकी ओर से शायद सकारात्मक सिफारिश आई होगी इसलिए रेल मंत्री जी उस पर गौर करें। हमें नई ट्रेन तो नहीं मिली है, कम से कम इसी रेलगाड़ी का सूरत में दो मिनट का ठहराव कर दें। इससे वहां के लोगों को काफी सुविधा हो जाएगी।

सूरत को वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनाने की बात होती है। उसके साथ-साथ उधना स्टेशन बगल में ही है, जो कि सिर्फ पांच किलोमीटर की दूरी पर है। जब तक उसे सैटेलाइट स्टेशन के रूप में विकसित नहीं किया जाएगा, तब तक सूरत का विकास होना भी मुश्किल है। उधना स्टेशन दो साल पहले मंजूर हो चुका है। उसके काम में गति आए, यह विनती मैं रेल मंत्री जी से करना चाहूंगा। सूरत स्टेशन पर जो यार्ड था, उसे शिफ्ट करने का आर्डर हो चुका है, लेकिन वह काफी धीमी गति से हो रहा है और कार्य में प्रगति दिखाई नहीं देती है। इसलिए मैं रेल विभाग से विनती करता हूं कि इस

काम में तेजी लाकर उसे पूरा किया जाए।

मैं पुनः यू.पी. और बिहार के लिए ट्रेन के बारे में विनती करना चाहता हूं। अगर यहां के लिए और रेलगाड़ी मिल जाएगी, तो यह लाखों लोगों के लिए आने-जाने का माध्यम होगी। इसलिए रेल मंत्री जी इस पर ध्यान दें।

SHRI C. MAHENDRAN (POLLACHI): Hon. Chairman, Sir, at the outset I thank heartily our hon. Makkal Mudalvar Puratchi Thalaivi Amma who has chosen me to be present in this House to participate in the discussion on Rail Budget 2015.

Our hon. Makkal Mudalvar Puratchi Thalaivi Amma calls this Budget an exercise in consolidation to set right the functioning of this important railway sector which had gone through the mismanagement of the previous UPA Government.

In this Budget, safety of passengers more particularly of women passengers, cleanliness in the railways and environmental sustainability get priority.

Our supreme leader, hon. Makkal Mudalvar Puratchi Thalaivi Amma has noted commencement of the preparatory work on the Diamond Quadrilateral High Speed Rail Network. As guided by hon. Puratchi Thalaivi Amma, I request that routes to Chennai be given high priority under this network.

Expediting the completion of pending projects in Tamil Nadu must get the attention of the hon. Railway Minister. As requested by our supreme leader hon. Makkal Mudalvar Puratchi Thalaivi Amma, sufficient funds may be allocated to increase the pace of ongoing railway projects in Tamil Nadu. The gauge conversion work between Pollachi and Pothanur, Pollachi and Palakkad gets an allocation of Rs.100 crore for its speedy completion. I thank the hon. Minister for this measure. I also urge upon the Minister to suitably instruct the authorities to complete this work before the end of this year 2015. This will facilitate the restoration of all the trains which were in operation prior to the commencement of gauge conversion work.

As requested by our hon. Makkal Mudalvar Puratchi Thalaivi Amma, Palani-Chennai Express train, palani-Tiruchendur Passenger train and Palani-Madurai Passenger train have been extended up to Pollachi.

On behalf of the people of my Pollachi Parliamentary Constituency, I thank the hon. Minister of Railways for extending these trains up to Pollachi and make it as a regular train.

In order to overcome the rail traffic congestion from Coimbatore to Chennai, I would like to suggest and request the hon. Minister of Railways to introduce to suggest and request the hon. Minister of Railways to introduce two new express trains. This will benefit the people of Valparai, Pollachi, Palakkad, Anamalai, Kinathukadavu, Udumalai, Madathukulam and also Palani.

These two new express trains may be introduced as 'Amma Express' between Pollachi and Chennai via Dindigul and Trichy and as Anamalai Express between Pollachi and Bengaluru via Udumalai, Madathukulam, Palani, Dindigul, Karur, Salem, Dharmapuri and Hosur. This is necessary because the private bus operators who are doing good business on these routes have fixed high fares. The operation of these trains will greatly help the passengers while earning additional revenue for the railways.

The sections like Coimbatore-Pollachi-Udumalpet and other such sections that presently come under the Palakkad Division may kindly be transferred to Salem Division to enhance operational efficiency.

Our dynamic leader, *Makkal Mudalvar, Puratchi Thalaivi, Amma* has special consideration for the Kongu region.

In order to overcome the problem of road traffic congestion in the areas under Coimbatore Corporation, hon. *Makkal Mudalvar Puratchi Thalaivi Amma* took initiative to move away Ukkadam, Singanallur and Gandhipuram bus terminals. An integrated centralized bus stand at Vellalore at a cost of Rs 300 crore is to come up.

In order to integrate rail service facility also at this place, our *Makkal Mudalvar Puratchi Thalaivi Amma* has taken up with the railways to establish a new railway station at Malumachampatti which is very near to Vellalore village. Since gauge conversion work is in progress in the Pollachi-Pothanur section of the railways, establishing a new railway station at Malumachampatti is immediately possible with the shifting of bus terminals from Coimbatore city, and with the increase in the number of travelling public, Malumachampatti shall grow as an important country town.

The other important factor is that NH 147 and 209 and also State Highways No. 162 and 163 pass through Vellalore village. Vellalore and Malumachampatti are growing in size with many educational institutions and industrial units including an MNC factory. A very big Truck Depot is to come up much nearer to Vellalore. Hence it becomes necessary to give a serious consideration to establish a new railway station at Malumachampatti with loading and unloading facility. This will facilitate railways to increase its revenue.

Hence, I urge upon the hon. Minister of Railways to consider establishing a new railway station at Malumachampatti as desired by our *Makkal Mudalvar, Puratchi Thalaivi, Amma*. With this, I conclude.

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय (गिरिडीह) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आज माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु के द्वारा प्रस्तुत रेल बजट के पक्ष में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं।

महोदय, रेलवे भारत देश की जनता की लाइफ लाइन है। चाहे दिहाड़ी मजदूर हो, चाहे कल-कारखाने में काम करने वाला मजदूर हो या किसान हो, पूरा जीवन तंत्र रेल से जुड़ा हुआ है। ऐसा महत्वपूर्ण मंत्रालय पूर्व की सरकार के दस साल के समय में बदतर स्थिति में रहा है।

माननीय रेल मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में भारतीय रेल के एकतरफा दोहन का जिक्र किया है। रेल की संरक्षा, यात्रियों की सुरक्षा और यात्रियों की मूलभूत सुविधा पिछले दस वर्षों से खराब हुई है। हमारे रेल मंत्री जी बधाई के पात्र हैं, उन्होंने रेल बजट के इतिहास में आजादी के बाद पहली बार पूरा ध्यान भारतीय रेल को हम सही ढंग से कैसे ठीक करें, चाहे वह नई ट्रेन चलाने की बात हो या फिर क्षेत्रवाद से ऊपर उठकर इन्होंने जो चिंतन किया है, वह उसके लिए बधाई के पात्र हैं।

रेल बजट में भारतीय रेल को आर्थिक रूप से मजबूती कैसे प्रदान की जाए, यात्री सुविधा को कैसे आगे बढ़ाया जाए। रेल मंत्री जी ने पांच वर्षों में 8.5 लाख करोड़ रुपये के निवेश का प्लान बनाया है।

मंत्री महोदय वित्तीय विषय के ज्ञानी भी हैं, हमें विश्वास है कि इस पैसे का निवेश लाने के लिए उनके पास ब्लू प्रिंट जरूर होगा। मंत्री जी ने स्टेशनों की साफ-सफाई, गाड़ियों की साफ-सफाई, जैविक शौचालयों की व्यवस्था का भी इस बजट में प्रावधान रखा है, जिसके लिए वह बधाई के पात्र हैं। यात्रियों की समस्याओं के लिए 24 घंटे चलने वाली हैल्पलाइन की सुविधा भी एक सराहनीय कदम है। आज पूरे देश ने रेल बजट को आम जनता के बजट के रूप में लिया है। आपरेशन पांच मिनट यात्री के लिहाज से बहुत बड़ी सुविधा है। हमें पूरा विश्वास है कि मंत्री जी इसे भी पूरा करेंगे।

महोदय, भारतीय रेल की मूल आमदनी माल भाड़े से होती है। चाहे वह गुड्स ट्रेन को टाइम टेबल से चलाने का निर्णय व्यवसाय के लिए उत्तम हो, भिन्न-भिन्न माडल हैं। मैं झारखंड प्रदेश के गिरिडीह संसदीय क्षेत्र से आता हूं, जिसमें आसनसोल डिविजन, धनबाद डिविजन, आदरा डिविजन प्रमुख हैं, यहां से करीब डेढ़ सौ मिलियन टन की लोडिंग होती है। पूरी भारतीय रेल की 15 परसैन्ट लोडिंग इसी क्षेत्र से आती है। आदिवासी बहुल क्षेत्र में एमसीसी के आतंक के जोर पर राज्य बनने के बाद 14 वर्ष में पूर्व की जितनी भी सरकारें रहीं, उन्होंने जिस हिसाब से जो ध्यान दिया है, उसके हिसाब से भी अगर देखा जाए तो माननीय मंत्री जी ने आज की तारीख में वहां पर काफी कुछ चिंतन किया है। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह है कि वह कतरासगढ़, बेरमो, बोकारो थर्मल, फुसरो, चंद्रपुरा जैसे कोयला लदान वाले स्टेशनों पर खास ध्यान दें। पारसनाथ गिरिडीह स्टेशन पूरे विश्व के जैनियों का महान तीर्थस्थल है। इन दोनों स्टेशनों पर भी खास ध्यान देने की आवश्यकता है। आदर्श स्टेशनों व नामित स्टेशनों पर जरूरी फंड देने की व्यवस्था की जाए।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं कि खासकर धनबाद से नई दिल्ली के लिए एक डायरेक्ट ट्रेन की व्यवस्था हो, जिससे वहां के लोगों को लाभ मिले। गिरिडीह से सीधे रांची के लिए एक ट्रेन की व्यवस्था होनी चाहिए, ताकि वहां की आम जनता को इसका लाभ मिले। आजादी के बाद वहां से कोई ट्रेन नहीं चलाई गई है। मैं मंत्री जी से यह भी कहना चाहता हूं कि बरकाकाना से बर्दवान के लिए ईएमयू गाड़ी की शुरूआत की जाए। उस लाइन पर आजादी के बाद से कोई ट्रेन का विस्तार नहीं हुआ है। गिरिडीह-कोडरमा रेल लाइन परियोजना आज लगभग 15 वर्षों से लंबित पड़ी हुई है, उस कार्य की प्रगति की जाए। इसके साथ-साथ पारसनाथ, जो जैनियों का सबसे बड़ा तीर्थस्थल है, पारसनाथ जंक्शन से मधुबन के सर्वे के लिए भी पिछली सरकार ने प्रस्ताव रखा था, उसे शीघ्र जोड़ने का काम किया जाए।

महोदय, मैं आज की तारीख में गंगा-दामोदर एक्सप्रैस को बक्सर तक बढ़ाने की बात माननीय मंत्री जी से आग्रहपूर्वक कहना चाहता हूं। यह मैं इसलिए चाहता हूँ कि वहां पर जो लोग रहते हैं, वे वहां तक जा सकें। कोडरमा से रांची के लिए एक ईएमयू गाड़ी चलाई जाए, जो वहां पर जाए। सभापति महोदय, मेरा आपसे निवेदन होगा कि आज की तारीख में धनबाद से एलेपी गाड़ी चलती है, उसमें मरीजों के आने-जाने के लिए काफी सहुलियतें भी हैं, लेकिन उसमें एक और थ्री ए.सी. कोच की व्यवस्था की जाए। आपसे मेरा निवेदन होगा कि जो भी फ्लाईओवर का निर्माण इसके पूर्व में किया गया था, विशेषकर नेताजी सुभाष बोस स्टेशन पर, उसमें फंड दे कर उसको पूरा करवाएं।

श्री धर्म वीर गांधी (पटियाला) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया है। जब हमारे रेल राज्य मंत्री जी सदन से थोड़ी देर के लिए बाहर चले गए थे, तब मैं डर गया था कि मैं अपनी व्यथा किसको सुनाऊंगा, अपना दुख किससे बोलूंगा। अब वे आ गए हैं तो मुझे खुशी है कि मैं अपनी पूरी बात उनके सामने कह पाऊंगा।

उपाध्यक्ष महोदय, जो रेल बजट हमारे माननीय मंत्री जी ने पेश किया है, यह बहुत ही भविष्यमुखी बजट है और बड़े ही ड्रीम्स का बजट है। मैं मानता हूँ कि बहुत देर के बाद यह बजट रेलवे के मामले में राष्ट्रवादी दृष्टिकोण रखने वाली पार्टी के हाथों से बना है। इससे पहले रेल विभाग दुर्भाग्यवश पिछले 20 साल से रूलिंग पार्टी के जो एलाईड पार्टनर थे, उनके पास जाता रहा है जैसे कभी बंगाल के पास, कभी ओडिसा के पास तो कभी बिहार के पास। मैं आपको रियलिटी बताता हूँ कि इतना ग्रॉस रीजनल इंबैलेंस रेलवे बजट में जो था, वह हर साल हमें दिखाई देता था। ऐसी जगहों पर रेलगाड़ियां चलाई गई जैसे कि ससुराल के लिए रेल, साली के गांव के लिए रेल और सर बहुत सी जगहों पर जहां आर.ओ.आर. रेश्यो माइनस 5.5 थी, वहां तक रेलें चलाई गई और रेलवे बजट में हर साल बड़ा रीजनल इंबैलेंस रहा। यह पहली बार है कि एक देशव्यापी और राष्ट्रीय दृष्टिकोण से बजट पेश किया गया है। मैं इस रेल बजट के बारे में एक बात कहना चाहता हूँ कि यह एक फ्यूचारिस्टिक बजट है, ड्रीम्स का बजट है। परंतु जिंदगी की जो असलियत में न तो लोग फ्यूचर में रहते हैं और न ही पास्ट में रहते हैं, लोग प्रेजेंट में रहते हैं और रियल लाईफ जीते हैं और रोज जीते हैं। इसलिए आने वाले समय में जो होगा, वह देखा जाएगा कि कहां तक होगा, लेकिन हम आशा करते हैं कि हमारे रेल मंत्री जी का सपना पूरा हो और हमारे प्रधान मंत्री जी का भी सपना पूरा हो। परंतु आज जो देश की हालत है, 90 पर्सेंट लोग जिन हालतों में सफर करते हैं और वहां जो सुविधाओं की बहुत कमी है, उनके बारे में कहना चाहता हूँ कि हमें रेल बजट में ऊंची-ऊंची बातें करने की बजाय, हम अपने नागरिकों को विश्वस्तरीय सहूलियतें, यूरोप की सहूलियतें जब तक उनके लिए उपलब्ध नहीं करा देते हैं, तब तक हमें बड़ी योजनाओं की तरफ उतनी गति से नहीं बढ़ना चाहिए। We should first reach 90 and then only talk of 100. Today, we are sitting at 10 and talking of 100. सर, आप देखते होंगे कि कैसे लोग रेल की छतों पर यात्रा करते हैं, खंबों से लटके रहते हैं, डंडों को पकड़ कर जाते हैं, बाथरूम में बैठते हैं, वहां रोटी खा रहे हैं और सारे देश में यह समस्या बहुत ही गंभीर है। मैं मंत्री जी से विनती करना चाहता हूँ कि इस तरफ जरूर ध्यान दिया जाए।

सर, दूसरी बात यह है कि पंजाब में तीन क्षेत्र हैं - एक मालवा क्षेत्र है, जिसकी आबादी 1.67 करोड़ है। दो अन्य क्षेत्र हैं, माजा और दोआबा, जिनकी कंबाइंड आबादी 1.47 करोड़ है। माननीय मंत्री जी, जो पंजाब से आते हैं, वे यहां बैठे हैं, वे यह अच्छी तरह जानते हैं। सर, अगर आप रेल डिस्ट्रिब्यूशन फैसिलिटी की बात कीजिए तो मालवा के लिए, जिसकी आबादी 1.67 करोड़ है, वहां रेल की जो सुविधा है, वह सिर्फ 10 प्रतिशत है और माजा और दोआबा, जिसकी कंबाइंड आबादी 1.47 करोड़ है, वहां 90 पर्सेंट रेल सुविधाएं हैं। वहां सभी गाड़ियां जाती हैं। राजपरा सीधा लुधियाना, अमृतसर, जलंधर तक जाती है और भटिंडा, नाभा, पटियाला, धूरी, रामपराफूल, बरनाला और तपा, ये बहुत बड़े टाऊन है, इनके इर्द-गिर्द हजारों गांव हैं, इन गांवों के लिए सिर्फ दस पर्सेंट ट्रेनों की सुविधा है। माननीय मंत्री जी बैठी हैं, आप उनसे पूछ लीजिए कि क्या यह असलियत नहीं है। There is a gross regional imbalance even in Punjab. So, please address this problem.

दूसरी प्रॉब्लम मैं आपको बताना चाहता हूँ कि पंजाब के मालवा के दस जिले- भटिंडा, फाजिलका, बरनाला, संगरूर, पटियाला, मानसा आदि जिलों का अपनी राजधानी चंडीगढ़ से कंप्लीट डिसकनेक्ट है। चंडीगढ़ हमारी राजधानी है। वहाँ हमारी सरकार बैठती है, वहाँ हमारी पीजीआई है, वहाँ हमारा हाई कोर्ट है, वहाँ हमारा एजुकेशन हब है, मैडिकल हब है। पंजाब के दस जिले अपनी राजधानी से पूरी तरह रेल से कटे हुए हैं, क्योंकि तीस किलोमीटर की रेल लाइन पिछले 65 साल से नहीं बिछाई जा रही है। राजपुरा से चंडीगढ़ तक कुल 30 किलोमीटर रेल लाइन है। अगर यह लाइन बन जाती है तो पंजाब के दस जिले, आप अपने मंत्री जी से पूछिए, दस जिलों का अपनी राजधानी से सीधा रेल कनेक्शन हो जाएगा। इससे सफर सस्ता होगा, सफर तेज होगा, प्रदूषण रहित सफर होगा और एक्सीडेंट्स कम होंगे।

आज भटिंडा से चंडीगढ़ की जो रोड है, उस पर रोज एवरेज पाँच एक्सीडेंट होते हैं और पाँच आदमी मरते हैं। It is on record. अगर यह तीस किलोमीटर लाइन बन जाती है, भटिंडा का, गंगानगर का, सिरसा का, जिसमें हरियाणा भी आता है, राजस्थान भी आता है, उसका चंडीगढ़ के साथ कनेक्शन हो जाता है। मेरी यह माँग मानने योग्य है। आप अपनी मिनिस्ट्री से पूछिए और रेल ऑफिशियल्स से पूछिए कि यह माँग कितनी जस्टीफाइड है।

मैं एक बात और कहना चाहता हूँ। दिल्ली से मालवा क्षेत्र का जो डिसकनेक्ट है, वहाँ से एक भी प्रीमियम ट्रेन नहीं चलती है, बाकी सारे पंजाब के लिए, दोआबा और माजदा के लिए 25 प्रीमियम ट्रेंस हैं। हमारी माँग है कि दिल्ली से भटिंडा तक वाया पटियाला, धूरी, बरनाला, कम से कम एक प्रीमियम ट्रेन दी जाए। मैं शताब्दी नहीं माँगता हूँ, हमारा इलाका गरीब है, मैं वहाँ के लिए जन-शताब्दी माँगता हूँ। एक जन-शताब्दी ट्रेन इसी सत्र में चलाई जाए, ताकि हमारे लोगों को भी सस्ता, आरामदायक, तेज और प्रदूषण रहित सफर की सुविधा प्राप्त हो सके। Sir, we are grossly neglected. Malwa is grossly neglected. Patiala is grossly neglected and the entire Malwa region is grossly neglected. There is a great regional bias in terms of trains. मेरी आपसे विनती है। I can come to you also.

महोदय, मैं पाँच बार गौड़ा साहब से मिल चुका हूँ, तीन बार श्री सुरेश प्रभु जी से मिल चुका हूँ, सिन्हा जी, आपको याद होगा मैं तीन बार आपसे भी मिल चुका हूँ।...(व्यवधान)

श्री मनोज सिन्हा : आप मुझसे दो बार मिले हैं।

श्री धर्म वीर गांधी: सर, आप याद कीजिएगा, एक बार मैं आपसे बरामदे में मिला था, दो बार आपके दफ्तर में मिला था।...(व्यवधान) सर, मेरी विनती है कि हमारी माँग को ठुकराया न जाए, हमारी माँग पर पूरा ध्यान दिया जाए। मैं आपसे इसके लिए विनती करता हूँ। बहुत-बहुत धन्यवाद।

* **SHRI ARVIND SAWANT (MUMBAI SOUTH) :** Let me wholeheartedly express my congratulation to Shri Suresh Prabhuji, Hon. Railway Minister

for presenting a visionary budget. I would like to put forward some additional suggestions to make this vision reality and more friendly to the commuters.

At the first instance, I sincerely thank for not increasing the fare when everybody was anticipating fair hike in the fare and for giving the commuters a enjoyable shock. Instead of making some populist announcement he has taken practical approach to polish the existing facilities by introducing technology friendly approach the present time needs, which is welcome idea.

But as far as my constituency is concerned, except renovation of some platforms at Chhatarpati Shivaji Railway Station nothing has appeared in the present budget for which the commuters are demanding so long and may not require huge allocation of budgetary support.

At Parel station, number of accidents are occurring everyday due to the very narrow staircase leading to the bridges. As the width of the platform is narrow, the railway authorities constructed another foot over bridge on the northern side of the station which is most inconvenient to the commuters and hence not utilized by the commuters.

Similarly, FOBs are required at Marine Lines and Churni road and Lower Parel Stations of Western Railway. Hon. Minister except Rs.5 lac for providing Girders at Elphinston Road Station, 99% of the FOBs are not incorporated with any support in this budget. Hence, I request the hon. Minister to provide budgetary support on priority to these FOBs to avoid accidents and to grant relief to millions of Mumbai's local train commuters.

The hon. High Court has said that when the limp is lost, the man's life is lost. In a number of accidents taken place in Mumbai, many of them succumbed to death. The families of the victims are given a maximum amount of Rs.4 lacs, wherein the hon. High Court has passed a stricture and advised the railways to increase the compensation and proportionately the increased compensation for other losses also. The Railways has not done anything in this regard. I request the hon. Railway Minister to pay attention to this on priority basis and honour the directive of the hon. High Court.

It has been observed that most of the accidents happened and due to insufficient number of rakes Railways cannot resume the services promptly, hence, I request the hon. Railway Minister to initiate action to increase the number of rakes to avoid inconvenience in future.

Hon. Minister has so long stayed in Mumbai and is well aware of the hazards faced by commuters of local train, particularly in monsoon. The local trains do not move on time as the tracks remain flooded as the water accumulated do not get drained. Under such circumstances, the most harassed commuters are female commuters. The percentage of working class women has increased and are being crammed in only two IInd class and two halves of Ist class compartments. Everyone knows with the age women faces number of problems physically, mentally; we know right from children, to aged women, pregnant women travel in this crammed train and when it halts in between stations, the male commuters sometime jump on tracks but female commuters get stranded in the compartment. Hence, I request the hon. Minister to provide 'Toilet Facility' to local trains female compartment.

Otherwise the budget is welcome for paying attention to very minute facilities from electric connection for mobile charging, clean bed sheets, good quality food facility to clean compartment.

I heartily congratulate the hon. Minister for announcing Railway University and paying great attention towards 'Swachhata Abhiyan' but at the same time I would like to bring to your notice that I have observed that employees of the railway catering service throw the garbage when the station is in motion along the tracks of the railways. Therefore, strict vigilance is required to curb and further stop this bad habit permanently.

As the hon. Minister has paid attention towards creation of Railway University and Swachhata Abhiyan, I call your attention to the Hospitals run by Railways. As the passenger is going to get good linen for bed, what about the patients who are employees of Railways and their families? I request you to allot necessary funds for uplifting the class and services at the Railway Hospital. It is learnt there is severe shortage of staff - from doctors, nurses, aayas to sweepers. On one side, we talk about Swachhata Abhiyan and on the other side we cannot afford to keep our hospitals in lousy condition. The same is the case with Railway Quarters. Railway Quarters are age old quarters and need immediate repairing. I, therefore, request the hon. Minister to allocate substantial funds for repairs and maintenance of railway quarters.

I further request the hon. Minister to allocate the funds for doubling of the tracks of Konkan Railway, which was announced in the past budget, but necessary budgetary support is not granted in the present budget as expected. Also for the smooth running, I demand that Konkan Railway should be brought under the preview of Central Railway. Similarly, trains running towards Nanded should be brought under Central Railway instead of South Central Railway.

Finally, I request the hon. Minister to announce and launch a direct train from Mumbai to Uttarakhand as nearly million people residing in Mumbai and Navi Mumbai have to face hurdles to go to their native as also will facilitate huge number of devotees who visit the pilgrimage centres in Uttarakhand.

Railway is a pride organisation to recruit and facilitate the sportsmen. It has been experienced that when the teams of different games have to travel from their district place to the destination where the competition is organised, Railway grants 75% relief in the fare and honour the players, but do not allow them to book the tickets with concession at their district level and compel them to purchase the tickets at Zonal stations. Hence, I request the hon. Minister to initiate necessary action in this regard.

SHRI B. VINOD KUMAR (KARIMNAGAR): Sir, this Government under the leadership of hon. Prime Minister, Shri Narendra Modiji has come to power with great expectations and a lot of change.

When Mr. Suresh Prabhuji was assigned with the task of the Ministry of Railways, he started preparing the Railway Budget and we expected that this Budget would differ substantially from the earlier Budgets. Definitely, this Budget is different from the earlier Budgets. Earlier, we did not hear any Budget without announcing any new trains and without announcing any new projects. But this Railway Budget was introduced in this House without announcing any new trains and any new projects.

Sir, as he said in his Budget, in the coming days, we are expecting that he will announce some new projects and trains. To some extent, I do

agree with his proposition that the Railway projects which were announced by the earlier Governments should be fast tracked and should be completed at the earliest. Whatever projects which were announced earlier, definitely this Budget should take care of them and those projects should be completed as early as possible.

Sir, let the hon. Minister stick to his words and I would like to request the hon. Minister to publish a White Paper stating in how many days, or in how many years this Government is going to complete all the projects which have already been initiated. I would also like to request the hon. Minister at least to announce which projects are going to be completed within five years. The previous Railway Minister, Shri Sadananda Gowda announced in this House that there are some projects which were initiated 30 years back are not yet completed. It is a fact. In my State of Telangana, when the late P V Narasimha Rao was the Prime Minister of India laid the foundation stone for a project from Pedapally to Nizamabad. Till now the project is not yet complete. The proposition of the Railway Minister is well accepted by me and by many Members of this House that he should take initiative to complete those projects.

Coming to my State of Telangana, since long, I think, for more than two decades, we are demanding for a Railway Division in Kazipet. Kazipet is a junction on the North-South corridor. This junction should be declared as a Railway Division. This is a long-pending demand not only of the people of that region but also of the employees of the Railways. We expect that the hon. Railway Minister will announce Kazipet as a Railway Division. At the same time, there is an identity crisis for the Andhra Pradesh Express which is now running from Hyderabad to New Delhi. The present Andhra Pradesh express does not enter into the State of Andhra Pradesh. The Members of Parliament from the State of Andhra Pradesh are demanding for a new train from Vijaywada or Guntur to New Delhi. Let that train be named as Andhra Pradesh Express and the present Andhra Pradesh Express which is running from Hyderabad to New Delhi can be renamed as the Telangana Express. This is one demand which we have made many times.

Coming to my constituency Karimnagar, the hon. Railway Minister was kind enough to allocate some funds for the new line, that is, Manoharabad to Kotapally. When Shri K. Chandrasekhar Rao was a Member of this House and also a Minister in the UPA Government, he initiated this line and the hon. Railway Minister was kind enough to allocate fund. The State Government took initiative to acquire the land at our cost and also fund one-third of the project cost. I request the hon. Minister of Railways to come and lay the foundation stone in the new State of Telangana at the Kotapally junction in Karimnagar.

The railway line coverage in the State of Telangana is less than the national average. Hence I would like to request the hon. Railway Minister to initiate more railway projects in the coming days. Finally, the freight carried by road is around 88 per cent. The focus has shifted from rail to road. Earlier, the railways used to take care of the freight. But since the last one or two decades, road transport is carrying the freight. Railways in the country should take the initiative in this matter because they have to lay three lanes from North to South. The consumption of fossil fuel is creating global warming and consequent climate change. The Government therefore should take initiative to lay new lines. The Government proposes to introduce a Bullet Train from Mumbai to Ahmedabad. I would like to request that new lines should be laid in order that all the Metros could be connected by Bullet Trains.

Thank you.

श्री लालूभाई बाबूभाई पटेल (दमन और दीव) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि मुझे रेल बजट पर अपनी बात रखने का अवसर दिया। मैं माननीय रेल मंत्री जी का आभार प्रकट करता हूँ कि जिनके कार्यकाल का पहला बजट होने के बावजूद भी यह एक ऐसा बजट है जो अपने आप में ही प्रगतिशील लगता है। हमारे रेल मंत्री जी ने जो मुद्दे भाषण में लिए हैं, वे बहुत पहले लिए जाने चाहिए थे, लेकिन चलो देर आयद-दुरुस्त आयद।

19.00hrs

बजट की बारीकियों में न जाते हुए मुझे इतना ही कहना है कि मंत्री जी के मुताबिक नई ट्रेनों की घोषणा अनिवार्य नहीं है, क्योंकि, उनको तो नये बजट के वर्ष में कभी भी चला सकते हैं।

इसके चलते मेरे क्षेत्र दमन और दीव और आसपास के क्षेत्र दादरा-नगर हवेली, वलसाड़, उमरगाम, सहीगांव, वापी, गुजरात के कई गांव और उत्तर भारतीय हमारे भाई-बहन, जिनको अपने घर से आने-जाने में दिक्कत होती है, अगर मंत्री जी बजट के दौरान नई रेलगाड़ियां मुम्बई से उस ओर वैस्टर्न रेलवे रूट में चलाते हैं तो मेरी यह दरख्वास्त है कि वापी को इन सभी ट्रेनों का स्टापेज दिया जाये। अगर यह सम्भव नहीं हो तो बहुत सारी ट्रेनें, जो अभी चल रही हैं और जो वापी रुक नहीं रही हैं, उन्हें वापी में रोका जाये।

मेरा यह प्रस्ताव है कि गंगोर एक्सप्रैस मुम्बई से जयपुर, सूर्यनगरी एक्सप्रैस बांद्रा से जोधपुर सुपरफास्ट, बांद्रा से चण्डीगढ़ सुपरफास्ट, बांद्रा निजामुद्दीन गरीब रथ, दादर बीकानेर सुपरफास्ट, अवन्तिका मुम्बई इन्दौर और 12951 नई दिल्ली राजधानी फर्स्ट को वापी में ठहराया जाये। हमारे वापी स्टेशन को मॉडल स्टेशन घोषित किए 10 साल हो गये, लेकिन उसके ऊपर कोई काम नहीं हुआ। वहां 25 हजार लोग रोज़ आवाजाही करते हैं। वापी में जो काउण्टर है, उसकी रोज़ की आमदनी 20 से 25 लाख रुपये है। इसके साथ ही ओवरब्रिज की भी बहुत तकलीफ है, जैसे बिलाड, मोहनगाम, बलीठा, मोराई और मोतीवाड़ा, वहां ओवरब्रिज बहुत जरूरी हैं। वहां एक्सीडेंट्स की बहुत सम्भावनाएं हैं।

हमारी पिछले बजट में वापी से शिरडी के लिए एक नई ट्रेन की मांग थी, जिसकी वायबिलिटी की बात भी एक पूर्व रेल मंत्री ने अपने भाषण में की थी, लेकिन उसमें अभी तक कुछ नहीं हुआ।

अन्त में मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करता हूं कि दमन को वापी से और दीव को ऊना से जोड़ा जाये। इस बजट का मैं समर्थन करता हूं। धन्यवाद।

श्री राम टहल चौधरी (राँची) : उपाध्यक्ष महोदय, माननीय प्रधानमंत्री जी के निर्देश पर माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभाकर प्रभु जी एवं श्री मनोज कुमार सिन्हा जी द्वारा जो 2015-16 का रेल बजट पेश किया गया है, यह राजग सरकार का पहला पूर्ण बजट है। 2015-16 के बजट में यात्रियों की बेहतर सुविधा और सुरक्षित यात्रा मुहैया कराने के कई अभिनव उपायों की घोषणा है। यह इस सरकार की सब का साथ, सब का विकास की नीति को चरितार्थ करता है।

मैं और ज्यादा कुछ न कहते हुए अपने क्षेत्र की समस्याओं के बारे में बताना चाहता हूं। मेरे निर्वाचन क्षेत्र रांची से कई ट्रेनें चलती हैं, जो 48 घंटे में, 36 घंटे में दूरी तय करती हैं, जैसे हटिया-पूना रेल सेवा और रांची लोकमान्य तिलक एक्सप्रैस सेवा में पेण्ट्री कार नहीं होने की वजह से पैसेंजर्स को काफी परेशानी होती है, इसलिए लम्बी दूरी की ट्रेनों में खान-पान की व्यवस्था की जाये। दूसरा, नई दिल्ली रांची के बीच में एक ही राजधानी ट्रेन है, जो सप्ताह में दो दिन चलती है। उसको प्रतिदिन चलाने की मैं मांग करता हूं। इसके बारे में कई वर्षों से यह बात कही जा रही है, मगर अभी तक पूरी नहीं हुई है।

मेरे गिरिराज झारखण्ड में रांची टोरी के बीच वाया लोहरदगा रेलवे लाइन के निर्माण कार्य में अनावश्यक रूप से देरी हो रही है। वहां दस वर्षों से काम हो रहा है, लेकिन काम की गति बड़ी धीमी है, उसमे तेजी लाई जाये।

चौथा, झारखण्ड में ही कोडरमा रांची वाया हजारीबाग के बीच में जो रेलवे लाइन का काम हो रहा है, उसमें भी तेजी लाने की जरूरत है और उसको रांची तक पहुंचाने की जरूरत है। महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र से काफी लोग हरिद्वार की यात्रा करते हैं। इसलिए रांची से हरिद्वार वाया लखनऊ नयी रेल सेवा की मैं माग करता हूं।

रांची के लोगों की मांग है कि हटिया-यशवंतपुर रेल सेवा को सप्ताह में चार दिन चलाया जाए, जो अभी मात्र एक दिन चलता है। उसमें यात्रियों की भीड़ बहुत ज्यादा होती है।

चाण्डील एक बहुत महत्वपूर्ण स्थान है, जहां चार-पांच प्लेटफार्म हैं। वहां पर पुरुषोत्तम एक्सप्रेस का मात्र दो मिनट का ठहराव हो, इसकी मांग भी बहुत दिनों से चलती आ रही है। मैं आग्रह करूंगा कि इस मांग को शीघ्र पूरा किया जाए। खलारी, एन.के. एरिया, डकरा, पीपरवाड़, जहां कोल फील्ड्स हैं और जहां से रेलवे को करोड़ों रुपये की आमदनी होती है, वहां पर एक्सप्रेस ट्रेनों का ठहराव नहीं है। मैं मांग करता हूं कि वहां पर एक्सप्रेस ट्रेनों का दो मिनट का ठहराव किया जाए। दक्षिण-पूर्व जोन रेल के अंतर्गत नामकुम तथा राय रेलवे स्टेशनों पर पैदल पुलिया के निर्माण न होने से अभी लोगों को पांच किलो मीटर की दूरी तय करनी पड़ती है, जिससे लाखों यात्रियों और विद्यार्थियों को परेशानी होती है। इसलिए वहां पर एक उपरिपुल बनाने की मांग करता हूं। राय एक कोलफील्ड है, जहां पर कई बार दुर्घटनाएं हुई हैं। वहां पर भी उपरिपुल बनाने की मांग करता हूं।

डेमू ट्रेन टाटा से रांची वाया तिरूडीह बहुत ही आवश्यक है। इससे गरीब किसानों को काफी लाभ होगा। इसलिए मुरी से रांची तक एक ई.एम.यू. ट्रेन चलाने की मांग करता हूं। टाटीसिल्वे में पिछले बजट में ही ओवरब्रिज बनाने की स्वीकृति मिली है। उस पर शीघ्र काम हो। यह मैं आपसे मांग करता हूं।

श्री गजानन कीर्तिकर (मुम्बई उत्तर पश्चिम): उपाध्यक्ष महोदय, मैं सर्वप्रथम माननीय रेल मंत्री जी सुरेश प्रभु को धन्यवाद देता हूं कि आपने अल्प समय में ही एक अच्छा बजट पेश किया है। पूरे मुम्बई शहर की आबादी डेढ़ करोड़ की है। इस डेढ़ करोड़ में से 76 लाख लोग मुम्बई के रेल से यातायात करते हैं। इसका मतलब कि मुम्बई की 50औ आबादी रेल की प्रवासी है। बहुत वर्षों से हम हर रेल बजट को देखते आ रहे हैं कि इसमें मुम्बईवासियों के लिए क्या दिया गया है। चूंकि मुम्बई की 50औ आबादी कारोबार के लिए उपनगरीय रेल पर निर्भर है, इसलिए रेल बजट में मुम्बई की उपनगरीय रेल सुविधा पर हम सब लोग निर्भर हैं।

बीजेपी के श्री किरीट सोमैया, श्रीमती पूनम महाजन, श्री गोपाल शेट्टी और शिव सेना की ओर से श्री अरविंद सावंत, श्री राहुल शेवाले और मुझे मिलाकर हम छः लोग मुम्बई से हैं। अब हमारी सरकार बनी है। हमारे यहां की जनता और सारे यात्री सोचते हैं कि ये लोग रेल बजट में मुम्बई के लिए कुछ लाएंगे। पश्चिम रेल में कुल 102 और मध्य रेल में 97 फुटओवर ब्रिज है, जिनकी हालत बहुत जर्ज़र है। उसे दुरुस्त करना होगा। यात्रियों की भारी भीड़ को देखते हुए उस ब्रिज की कैपेसिटी बढ़ाने का काम बहुत दिनों से पैसा न होने के कारण नहीं हो रहा है। मुम्बई के वर्तमेट से विरार तक 97 रेलवे प्लेटफॉर्मों की ऊंचाई बढ़ाने हेतु इस बजट में पन्द्रह करोड़ रुपये की मंजूरी दी गयी है, जबकि इसकी अनुमानित लागत 24,84,30,000 रुपये की है। यह काम फेज मैनर में नहीं किया जाता है। प्लेटफार्म की ऊंचाई एकसार करनी चाहिए, इसकी वजह से मुंबई शहर में बहुत एक्सीडेंट होते हैं। पश्चिम रेलवे के 30 स्थानों पर लिफ्ट सुविधा हेतु बजट में 3 करोड़ की लागत दी है, परन्तु अनुमानित लागत 7 करोड़ 50 लाख की है। इसे पूरा नहीं दिया गया।

पश्चिम रेलवे के 4 स्थानों के ऊपर स्वयंचलित सीढ़ियों हेतु 1 करोड़ 60 लाख रूपए सन् 2015-16 के बजट में मंजूर किए गए हैं। अनुमानित लागत 2 करोड़ 11 लाख 33 हजार रूपए की है। जोगेश्वरी (दक्षिण), बांदरेकरवाड़ी में निर्माणाधीन उड्डानपुलिया के कार्य हेतु इस रेल बजट में एक करोड़ रूपए दिए गए। इसकी अनुमानित लागत 6 करोड़ 24 लाख 84 हजार रूपए की है। यह काम कैसे पूरा होगा। आपने आधी मेडिसिन ही दी है, पूरी मेडिसिन दीजिए।

जोगेश्वरी (उत्तर) में नरिलॉन-नेसको निर्माणाधीन उड्डानपुलिया के लिए वर्तमान बजट में 9 लाख रूपए मंजूर किए गए हैं। वहां बहुत काम हुआ है, 92 परसेंट काम हुआ है। इसकी अनुमानित लागत 76 लाख है। 9 के बदले में 76 लाख रूपए दिए जाएं तो काम पूरा हो जाएगा। जब यह काम पूरा हो जाएगा तो उसके बगल में ओशिवरा स्टेशन है, जहां काम पहले किया गया, प्लेटफार्म का काम किया, रेलवे स्टेशन की छत बनाई, ऑफिस भी बनाया, लेकिन इसी कारण से वह काम पूरा नहीं हुआ। वहां के अधिकारियों को सब मालूम है, लेकिन वे आप तक इस बात को नहीं लाते हैं।

जगजीवनराम अस्पताल, मुंबई में आधुनिक संयंत्रों के लिए बजट में एक करोड़ रूपए का प्रावधान किया गया है, अनुमानित खर्च 5 करोड़ रूपए का है। आपने पूरा पैसा क्यों नहीं दिया? लोअर परेल, एलिफस्टन, बांद्रा और गोरेगांव में पैदल यात्रियों के लिए पुलिया बनाने का कार्य शुरू हो गया है। अनुमानित लागत एक करोड़ 40 लाख रूपए की है, जबकि बजट में आपने 50 लाख रूपए का प्रावधान किया है। विगत 10 वर्षों में मुंबई उपनगरी में रेलवे दुर्घटना में 36 हजार 152 लोग मारे गए और 36 हजार 628 लोग घायल हो चुके हैं।

मुंबई में जितने आतंकवादी हमले होते हैं, वे सारे रेलवे में ही होते हैं, जैसे मुंबई में 13 मार्च, 2003 को हुए आतंकवादी हमले में 20 यात्री मारे गए। 11 जुलाई, 2006 को 209 यात्री मारे गए। 26 नवम्बर, 2008 को सीएसटी में जो आतंकवादी हमला हुआ, उसमें 60 यात्री मारे गए। उपनगरीय रेलवे में वर्ष 2013 में 2270 लोगों ने दुर्घटनाओं में अपनी जान गवांई और 2067 लोग गंभीर रूप से जख्मी हो गए। वर्ष 2014 में 2221 लोगों की रेल दुर्घटना में मौत हो गई।

एमयूटीपी के लिए इस बजट में 8 हजार करोड़ का प्रावधान किया गया है। एमयूटीपी यानी मुंबई अर्बन ट्रांसपोर्ट प्रोजेक्ट। मुंबई अर्बन ट्रांसपोर्ट प्रोजेक्ट से हमारी सेन्ट्रल रेलवे और वेस्टर्न रेलवे, दोनों से बाहर गांव जाने वाले जो गाड़ियाँ हैं, जैसे कि वेस्टर्न रेलवे में बॉम्बे सेन्ट्रल से निकलती हैं, सेन्ट्रल रेलवे में कुर्ला से निकलती हैं, ये बाहर गांव जाने वाली गाड़ियाँ हमारी लोकल ट्रेन की पटरियाँ यूज करती हैं, वहाँ से जाती हैं। इसका मतलब हमारा जो लोकल ट्रेनों का टाइम टेबल है, उसे डिस्टर्ब करती हैं। इसलिए एम.यू.टी.पी. में प्रावधान किया गया है कि यह पैसा दिया जाए। उसमें 50 प्रतिशत हिस्सा स्टेट गवर्नमेंट का है। ...(व्यवधान) 50 टका स्टेट गवर्नमेंट, 50 टका सेंट्रल गवर्नमेंट। इसके लिए बजट में 7 हजार 301 करोड़ का प्रावधान था, अभी 8 हजार करोड़ की कैप लगाई है। इसमें आपने 511 करोड़ रूपए दिए हैं, यह काम कैसे होगा? यह हमारी सरकार है, इतने सालों से पैसा नहीं मिलता था। बान्द्रा से लेकर दहीसर बोरीवली तक छोटी पटरी डालने का काम पैसे न होने के कारण वर्ष 2006 से लंबित है। वैसे ही कुर्ला से लेकर सीएसटी तक पांचवी और छठी लाइन डालनी है।

अंधेरी-गोरेगांव हार्बर लाइन का काम 148 करोड़ रूपए का है। इसके लिए 131 करोड़ रूपए दिए गए। बाकी जो काम करना है, उसके लिए पैसे नहीं दिए गए। अनुकम्पा के आधार पर पश्चिम रेलवे में 94, मध्य रेलवे में 60 और पूरे देश में 2 हजार 430 रेल कर्मचारियों को पारिवारिक सदस्य की प्रतीक्षा सूची में नियुक्ति के लिए प्रतीक्षा करनी पड़ती है। उसको कब क्लीयर करेंगे? उस पर भी ध्यान दें और वहां के अधिकारी को उसके बारे में बोलिए। 25 करोड़ रुपये की लागत से आई.आर.टी.एल. द्वारा मध्य रेलवे के अंबरनाथ में पीने के पानी की बॉटल्स तैयार करने हेतु निर्माण कार्य शुरू है, वैसा ही कार्य पश्चिम उपननगरीय, यानी पश्चिम रेल के यात्रियों के लिए पीने के लिए पानी की सुविधा हेतु कांदिवली में आपकी बहुत जमीन है, वहां भी आप उसके लिए फैक्ट्री बना सकते हैं।

वर्तमान में पश्चिम रेलवे के मात्र 9 अस्पताल कार्यरत हैं, जिनमें से एक मुंबई सेन्ट्रल में बाबू जगजीवन राम रुग्णालय का समावेश है। पश्चिम रेलवे कर्मचारियों की भारी संख्या को देखते हुए बोरीवली-मुंबई में ऐसा ही एक अस्पताल खोलना चाहिए, उसके लिए बजट में प्रावधान करना चाहिए।

मुंबई पश्चिम उपनगर में कोकण से काफी संख्या में लोग नौकरी व व्यवसाय हेतु आकर बसे हैं। उनके लिए सावंतवाड़ी तक नई रेलवे गाड़ी पश्चिम उपनगर बान्द्रा, अन्धेरी और बोरीवली के लिए प्रस्थापित करना चाहिए। उसके लिए कोई पैसे की जरूरत नहीं है। वहां लाइन कनेक्ट है। आप वहां ऐसा कर सकते हैं।

रेलवे पर्यटन विकास योजना के अन्तर्गत बान्द्रा-वसई-दिवा जंक्शन होते हुए शिर्डी के लिए नई ट्रेन शुरू करना चाहिए। गोरेगांव के लिए एक और लोकल ट्रेन बढ़ायी जानी चाहिए। मलाड और जोगेश्वरी के लिए लोकल ट्रेनें बढायी जानी चाहिए। एलिवेटेड रेल कॉरिडॉर वर्तमेट से विरार तक का काम बहुत वर्षों तक नहीं किया गया है, उसके लिए हम कुछ प्रावधान इस बजट में चाहते थे, वह हमें मिला नहीं है।

मुंबई उपनगरीय रेलवे के कई स्थानों पर ऊपरी छत नहीं है, जिससे यात्रियों को तेज धूप तथा बारिश के दिनों में काफी परेशानियां होती हैं। यह काम क्यों नहीं किया जाता है? अंधेरी रेलवे स्थानकों पर यात्रियों की संख्या को देखते हुए, जम्मूतवी-सौराष्ट्र, एक्सप्रेस, देहरादून एक्सप्रेस, भूज एक्सप्रेस और अन्य सुपरफास्ट ट्रेनों का स्टॉपेज होना चाहिए।

विक्टोरिया टर्मिनस को छत्रपति शिवाजी टर्मिनस नाम दिया गया है। वहां ब्रिटिश नाम गया और शिवाजी का नाम आ गया। छत्रपति शिवाजी टर्मिनस पर जो मध्य रेलवे का जी.एम. का ऑफिस है, वहां आपको छत्रपति शिवाजी का पुतला लगाने का प्रावधान करना चाहिए। वहां के एयरपोर्ट का नाम छत्रपति शिवाजी एयरपोर्ट रखा गया है। ...(व्यवधान) वैसा ही वहां भी काम होना चाहिए।

SHRI C.R. CHAUDHARY (NAGAUR): Sir, I would like to thank your goodself, and the leader of my Party, who gave the opportunity to participate in the discussion on the Railway Budget.

मैं इस अवसर पर सबसे पहले माननीय प्रधानमंत्री जी, जिनके विजन के आधार पर, उनके निर्देशन में रेल बजट माननीय रेल मंत्री श्री प्रभु जी और माननीय रेल राज्य मंत्री मनोज सिन्हा जी ने तैयार किया है, इन तीनों को मैं अपनी ओर से तथा अपने क्षेत्र के लोगों की ओर से धन्यवाद देता हूं। मैं इस अवसर पर आपका ज्यादा समय नहीं लूंगा। मैं आपसे निवेदन करता हूं कि मुझे एक-दो मिनट ज्यादा बोलने का अवसर प्रदान करें।

इस अवसर पर मैं अर्ज करना चाहता हूं कि यह बजट शानदार बजट है। यह ऐसा बजट है जो फॉरवर्ड लुकिंग है। यह बजट दूरदर्शी, Pragmatic and strategic-oriented Budget है। इस बजट में न यात्री किराया बढ़ाया गया है और न ही माल भाड़ा बढ़ाया गया है, इसलिए कोई नई ट्रेन नहीं देने बावजूद, all people of the nation are appreciating this Budget; they are welcoming this Budget because they have some positive thinking. आगे चल कर इस बजट के द्वारा देश की वर्तमान व्यवस्था को मजबूत करने की कोशिश की गई है। मेरे साथी माननीय आदित्यनाथ जी, राकेश सिंह जी, जयश्री बेन पटेल जी एवं अन्य साथियों ने बजट के सपोर्ट में काफी कुछ कहा है। उन्होंने हर चीज को एलेबोरेटली इस सदन में बताया है। I will not repeat those things.

मैं चार बिन्दुओं पर निवेदन करना चाहता हूं। प्रथम, माननीय प्रधानमंत्री जी का सपना कोऑपरेटिव फैडरलिज्म का है। उनका विजन इस बजट में आया है। यानी, पब्लिक पार्टनर्शिप प्लस स्टेक होल्डर्स को पूरा मौका दिया गया है कि पार्टिशिपेट के आधार पर राज्य, केन्द्र मिलकर और रेलवे विभाग मिल कर, उस राज्य में किस प्रकार से रेलवे का प्रोग्रेस किया जा सकता है। कई प्रकार के लैण्ड ऐक्विजिशन के मामले रुके पड़े हैं। रेलवे स्टेशंस को कैसे तैयार किए जाएं? "ए" कैटेगरी के रेलवे स्टेशंस कैसे तैयार किए जाएं, ये सारी बातें उसमें बतायी गई हैं। इस कारण से यह अभिनंदन योग्य है क्योंकि माननीय प्रधानमंत्री जी के कोऑपरेटिव फेडरलिज्म के मूल मंत्र को रेलवे बजट में लिया गया है।

Second, enhancing the rail infrastructure and quality – that requires huge capital investment. आपने ऐन्ज़िस्टिंग इफ्रास्ट्रक्चर को बढ़ाने के लिए बहुत अच्छा कार्य किया है। जो कार्य पहले से बचे हुए हैं, जो कार्य 30-30 साल से नहीं हुए हैं, उन्हें देश के सामने कम्प्लीट करने का वादा किया है, वह सराहनीय है। मैं आशा करता हूं कि रेल मंत्री जी और माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में पुराने कार्य पूरे होंगे। इन्वैस्टमैंट में 8.5 लाख करोड़ रुपये 2015 से 2019 तक दिए हैं, that is a very good amount. सेफ्टी कम्पोनैंट पर 1.27 लाख करोड़ रुपये खर्च करने, पैसेंजर एमेनिटीज़ पर 65 हजार करोड़ रुपये खर्च करने, बैस्ट ऑपरेटिंग रेशियो 88.5 आ रहा है। पिछले कई सालों से इस प्रकार का ऑपरेटिंग रेशियो नहीं आ रहा है। आप उसे लाने की कोशिश करेंगे जिसके लिए बधाई के पात्र हैं।

Third, transparency and accountability - इस बजट में पारदर्शिता बहुत महत्वपूर्ण है। अधिकारियों पर काम के साथ-साथ लगाम भी रखी गई है। उन्हें निर्देश भी देने चाहिए क्योंकि ट्रांसपैरेंसी और एकाउंटेबिलिटी दोनों तय करनी पड़ेंगी। ट्रांसपैरेंसी इस प्रकार की होनी चाहिए, जैसे रेलवे बोर्ड या रेलवे मंत्रालय की बजाए छोटे कार्य या टैंडर वाले कार्य should be decided at the level of DRMs etc. आपने इस बजट के तहत जो अच्छा कार्य किया है, हम उसका समर्थन करते हैं।

Fourth, quality of life in journey - यात्रियों के लिए क्वालिटी बहुत सराहनीय है। इसमें सफाई, वाई-फाई, कैटरिंग, टिकट, बायो-टॉयलेट आदि आ जाते हैं।

Now, I am coming to the second part. These are the suggestions for the Railway Ministry. मैं मंत्री जी को सजैशन देना चाहूंगा कि जो मिसिंग लिंक हैं, जहां से रेलवे लाइन को जोड़ने से सौ या दो सौ किलोमीटर तक की यात्रा बच जाती है, उन्हें किया जाए। जैसे मेरे सैक्टर में मेड़ता सिटी से पुष्कर। पुष्कर हिन्दुओं का बहुत बड़ा तीर्थ स्थल है। उसे जोड़ने से पंजाब, बीकानेर होते हुए पूरे मध्य भारत से जुड़ जाता है। इससे कम से कम दो सौ, तीन सौ किलोमीटर यात्रा कम हो जाती है। इसी प्रकार एक इंडस्ट्रियल टाउन मकराना है। मकराना से परबसर ऑलरेडी रेल लाइन बनी हुई है। परबसर से किशनगढ़ जोड़ने से डेढ़ सौ किलोमीटर तक का रास्ता कम हो जाता है। मकराना, परबसर और किशनगढ़ मिसिंग लिंक हैं और इन्हें जोड़ने से फायदा होगा।

मैंने पिछले बजट में भी निवेदन किया था कि यदि एमपीज़ ट्रेन का नाम सजैस्ट करते हैं तो उन पर ध्यान दिया जाना चाहिए। 3-4 राज्यों में लोक देवता तेजा जी की मान्यता है। हमने उनकी घोड़ी के नाम से बीकानेर-जयपुर इंटरसिटी एक्सप्रैस का नाम लीलन एक्सप्रैस, जैसे चेतक एक्सप्रैस है वैसे ही लीलन एक्सप्रैस कहा था। कृपया इसे जरूर करवा दीजिए। हमने गांव में कह भी दिया है कि लीलन एक्सप्रैस मंत्री जी ने ऐक्सैप्ट कर लिया है। इसे सौ प्रतिशत करवा दीजिए। हम सबको तेजा जी का आशीर्वाद मिलेगा।

कल-परसों रेलवे के एक प्रश्न में I also wanted to enquire, DEMU train should be only for 100, 200 kilometres not for 500 or 600 kilometres, क्योंकि उनमें सुविधाएं कम होती हैं। मेरी कौन्सटीटूएंसी में काफी लम्बी ट्रेन जोधपुर से हिसार वाया चुरू चलती है। चुरु वाले माननीय सदस्य अभी यहां नहीं बैठे हैं। वह जगह-जगह रुकती जाती है। DEMU train should not be more than 200 kilometres.

रेलवे अंडरब्रिजेस जो बन रहे हैं, वहां बारिश के दिनों में पानी जमा हो जाता है। तीन-चार फुट पानी से कोई नहीं गुजर सकता। लिहाजा वहां पानी सोखने की व्यवस्था की जाए, डब्लिंग ऑफ लाइन जरूर किया जाए। जैसे फुलेरा टू जोधपुर है। ब्रॉडगेज होने के बाद भी रेलवे स्टेशन के प्लेटफॉर्म मीटर गेज के हिसाब से बने हुए हैं। इसको ऊपर उठाया जाए वरना लोग के एक्सीडेंट होने के चांसेज ज्यादा रहते हैं।

I have two-three demands also. जैसे मैंने ट्रेन के नाम के बारे में अर्ज किया था, मेड़ता पुष्कर रेलवे लाइन है, उसको बनाया जाए, परबसर से किसनगढ़ जैसा मैंने उदाहरण में बताया था। इसी प्रकार दिल्ली से सराय रोहिल्ला एक बहुत ही इम्पोर्टेंट ट्रेन थी। जिस समय मैं विद्यार्थी था, उस समय मीटरगेज की ट्रेन सातों दिन चलती थी। जैसे ही गेज कन्वर्जन हुआ this train is plying for two days only. I have already requested in this regard; kindly take a serious consideration over it. This is the backbone of my Parliamentary constituency. यह ट्रेन सात दिन नहीं चलती है तो बहुत मुश्किल होता है। अधिकतर बड़े बिजनेसमैन हाउसेज और मिलिट्री वाले वहीं से हैं। यशवंतपुर से बीकानेर एक ट्रेन चलती है, Nagaur is the district headquarters and this train is not making any stop over Nagaur. आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से अर्ज है कि एक स्टॉपेज जिला मुख्यालय में जहां डेढ़ लाख से ज्यादा आबादी है, वहां स्टॉपेज दिया जाए। लखनऊ और चंडीगढ़ को बुलेट ट्रेन से जोड़ा है। जयपुर कैपिटल होने के साथ ही बहुत महत्वपूर्ण स्थान है। इसे कंसीडर किया जाए। आपने समय दिया। बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI E.T. MOHAMMAD BASHEER (PONNANI): Mr. Deputy Speaker, Sir, thank you very much. I would like to make three general observations on this Budget. This Budget is one step up and two steps down Budget. Secondly, this Budget gives high speed to Railways' privatization which is a wrong direction. My third point is, the Railway Budget is detaching my home State Kerala's bogie from the growth engine of the Indian Railways.

I wish to draw the attention of the House to the naked injustice done in the Railways. Railways are the biggest employer in the country. It has 14 lakh employees. Is it not our duty to examine whether due representation is given to OBCs, SCs and STs? Out of these 14 lakh employees, I would

like to know whether we have given due representation to the marginalised sections of society. With profound regret I wish to say that an authentic study says that representation of Muslims in the Indian Railways is just 4.5 per cent. It also says that out of this 4.5 per cent Muslim representation, 90.7 per cent of Muslims are working in low-grade jobs. With all humbleness I wish to ask, is it not injustice? It is our duty to correct it. I humbly demand in this House that emergent action should be taken to correct this injustice.

My second point is in respect of my constituency. My constituency Ponnani is having six railway stations, namely, Tirur, Parappanangadi, Kuttippuram, Thirunavaya, Pallipuram and Tanur. In all these places, passenger amenities are very poor. I humbly request the Government to take appropriate action to improve the passenger amenities.

Is it not the high time to redefine the powers of the Railway Board? Even for a small thing, even in the case of stoppage of a train, should we go to the Railway Board? I am of the firm opinion that the powers will have to be delegated to the lower level, even to the General Manager level. That is the need of the hour.

Similarly, Sir, in my constituency, Tirur is there. Tirur is a historical place and it is the headquarters of the Malayalam University. So, the long distance trains may be given stoppage in that historical place Tirur.

There are some attractive portions of this Budget like construction of 970 over bridges, allocation of Rs. 120 crores for installing lifts and escalators in the railway stations, five minutes ticketing system and provision for giving lower berths to elderly persons, etc. But we have to realise that Railways will have to face a blow because of hike in the fare. Of course, it is in the freight fare. Now, transport charges of coal may increase by 6.3 per cent; in case of iron, it is 2.7 per cent; in case of cement and steel, it is 0.8 per cent; and in case of urea and food grains, it is 10 per cent. It will have an impact on price rise and other things. That is an issue which you would have to address.

Similarly, shortage of staff in Railways is a big problem which will have to be addressed. The shortage of loco pilots is there. We have to take emergent steps to fill up all the vacancies in a time bound manner. Nothing has been mentioned about filling up of vacancies in the White Paper and in the Budget Speech.

Safety is an important question in the Railways. In the Budget Speech on page no. 18, para 66, the Minister says:

> "We are preparing a five-year corporate safety plan by June 2015 indicating annual quantifiable targets. We will examine all pending recommendations made by High Level Safety Review Committee headed by Dr. Kakodkar Committee by April 2015. "

Sir, this Committee had submitted its Report in 2012. Unfortunately, nothing has been considered seriously by them including the recent accident of the train coming from Bangalore to Ernakulam. That may be the latest one. Such kinds of accidents are taking place. I have gone through Dr. Kakodkar Committee's Report. They have made very effective recommendations. Unfortunately, the Government have not applied their mind for the implementation of this Report. That also may kindly be examined properly. We also want some time bound action on that.

Sir, we have to understand one more thing. We are having a lot of ideas and a lot of dreams. But, how can we transform those ideas into action? If we go through the White Paper and similarly the Minister's Budget Speech, it is clear that it is mismatching with the ground realities, our expectations and our estimates. I am of the firm opinion that we must have realization of ground realities.

We are having an Indian vision about self-sustainability. Okay, we must have that. We must have public-private partnership also. I have gone through that document. We have administered near about nine or ten projects on PPP. PPP can be encouraged but when we privatize Railways, we must keep in mind that Railways is the asset of the nation. We have to be very careful while privatizing the Railways sector.

Sir, I do not want to take much of the time but I hope that these kinds of issues will have to be addressed. The Government will give serious consideration on these kinds of vital issues. With these words, I conclude. Thank you very much.

SHRI RAMEN DEKA (MANGALDAI): Hon. Deputy Speaker, Sir, I rise to support the Railway Budget presented by our hon. Railway Minister, Shri Suresh Prabhu.

I come from Assam. The rail track in Assam and the growth of railways are very less in comparison with the British India's Assam. So, we remain in a backward stage and this lifeline is not well covered in Assam.

The Railway Budget presented by Shri Suresh Prabhu, hon. Railway Minister for the year 2015-16 is a progressive Budget. The successive Budget for several previous years did not care for the health of Railways and put forward populist Budgets which make the Railways sick.

This 2015-16 Budget will give an opportunity to the Railways to turn around and serve the people with comfortable facilities to travel. In the coming days, the rail network will be definitely widened.

I come from Assam, a backward State, and due to lack of communications, Assam remains isolated. My constituency, Mangaldai, is under-developed. Darrang district, which is in my constituency, is not in the railway map in this 21st Century. In the last Lok Sabha and in this present Lok

Sabha also, I raised this issue that Darrang district should be covered in the railway network. In the 15th Lok Sabha I had raised a matter under Rule 377. The then Government had given an answer "Darrang district is in the railway map." That was the state of the then Government. That Central Government was not aware of the fact that Darrang district was bifurcated in 1983 but the Government gave an answer that Darrang district is in the railway map. So, I would like to request our hon. Minister of State in the Ministry of Railways, who is here, to connect Darrang district because Darrang district is a very fertile district through Sipajhar to Kharupetia and to Dekargaon. This will give immense facility to the citizens of the north bank of Brahmaputra to come to Guwahati. Guwahati is the gateway of the North East. It is a long pending demand, and the Government must be aware of the fact that Assam is in a strategic point; geographically its position is a strategic one. If anything eventually happens with China, it is not possible to proceed the Army through a narrow National Highway. So, we need connectivity, we need broad-gauge. So, I would like to request again our Government to take up this matter and to connect the Darrang district in the railway map.

Double track connectivity to Assam is the most essential thing as I said that the position of the State of Assam is a very strategic position covering international borders in the North-East.

A Jan Shatabdi from Dekargaon to Guwahati will help commuters at large to come to Guwahati and to Rangiya and from Rangiya to Dekargaon. This will facilitate a large number of people. So, I would request the Government to introduce a Jan Shatabdi from Dekargaon to Guwahati.

The worst agony of the North-East people is that trains are not running properly. Punctuality is not there. Sometimes trains come late by 18 hours, and 24 hours. This puts passengers to immense difficulty. So, I would like to request our new Minister of State in the Ministry of Railways, who is here, to take note of this fact that running of the train must be punctual not only from Assam but from everywhere because commuters have a plan to go to other places and they should not miss that.

There was a pact with Gulzarilal Nanda that D-category posts are reserved for the local people in the North-East Frontier Railway. So, I would like to demand again that D-category posts must be reserved for the local people.

Sir, another fact is that we have less industry. Our youth are not getting jobs. So, I would request our hon. Railway Minister to encourage the local units to establish SSI units for the railway ancillaries so that they can do business and our youth get jobs. They can serve and cater to the railway industries.

The Budget emphasises on cleanliness and providing good foods. These are the welcome steps of the Budget. The stations –Rangiya Junction where the DRM office is also there, Nalbari station, Tangla station and Udalgari station – are all passing through my Constituency. But the conditions of these stations are not up to the mark. I do hope that the Government will take note of it and upgrade these stations.

Above all, I have seen that during the successive Governments, the coaches introduced or coaches carrying the passengers in different railways are in dilapidated conditions. So, I would request the hon. Minister to allot new coaches so that people make comfortable journey. It should not be a dumping ground to the NF Railway that all dilapidated coaches are there.

I hope the railways will progress. But their growth is very less. We were 50,000 kilometres during the British India; and now, we are 64,000 kilometres even after 65 years. So, we must progress. For this, our hon. Railway Minister has presented a growth-oriented Budget. It will give pace and progress; and the people would get friendly and comfortable journey in the trains.

Sir, the efforts made by this Government specially for differently abled Persons to travel in trains, are laudable. It is a very welcome step. For senior citizens, I do hope, some more concessions would be given in the coming days by widening the railway maps. For the people, who are below poverty line and who are senior citizens, the rail is the cheapest mode of transport in India. So, it must be more comfortable. It should be seen that it runs with full pace so that development marches together with the rail.

Sir, our hon. Prime Minister, time and again, says that the North-East is an important area to develop. We have a rich cultural heritage. So, once again, I would request our Government to give special emphasis to the North-East in regard to railways because it is the only connectivity for us; and it is our lifeline. I do hope that the Government would think over it and take some new measures for the development of the North-East.

With these few words, I conclude. Thank you very much.

DR. RAVINDRA BABU (AMALAPURAM): Hon. Deputy-Speaker, Sir, I am thankful to your for giving me this opportunity to speak on the Rail Budget presented by the hon. Railway Minister.

I, on behalf of the Telugu Desam Party and our leader Shri Chandrababu Naidugaru, wholeheartedly support this Rail Budget. It is for the obvious reasons. This is the most dynamic Budget we have seen so for. So many innovative things and lateral thinking schemes have been introduced. There is a stress to complete the backlog schemes in the railways, which is admirable. It requires a lot of guts and bravery. Definitely, without announcing any new train or without announcing any new scheme, the hon. Railway Minister could impress upon the Indian people that what we require is to complete the old projects.

Sir, it would not be an exaggeration to say that here, I am standing as an MP just because of the Railways. The Kotipalli-Narsapur line falls in my Constituency. Our Prime Minister Narendra Modi Ji while campaigning in my constituency has assured that he will complete the Kotipalli – Narsapur project and because of these utterances, the Narsapur MP won his seat and I also won Amalapuram MP seat.

Sir, the hon. Railway Minister has mentioned that the Railways are the arteries of the body. I would definitely like to say that arteries supply blood to the body and carries oxygen so that our body will be alive. In the same way, the Railways are like arteries. My area is without any artery. There are no Railways and there are no trains. People of my constituency have not seen the train at all. Does it mean that my part of Andhra Pradesh will

undergo death? No. Whenever I hear the Railway Budget, it reminds us of a geographical peculiar phenomenon – rain shadow. That means there are certain places where there will be no rain. In the same way, there are certain places where there are no trains. I do no know the reasons for that. Rain shadow is a natural phenomenon. Train shadow is an artificially one which could be rectified.

My area, East Godavari, is the most vibrant district. It is the hub of Krishna-Godavari basin. If we put all oil companies together, they invest one lakh crore rupees per year. In such a situation, there are no trains. The raw materials, inputs and so many things are carried by road, by trucks or by boats. There are so many ferries between these 50 to 60 kilometers. One has to cross two or three rivers to get the train. Without train, they are facing many problems. It has got natural resources. I am not asking the Railway line for any decorative purpose. This has got a lot of economic viability. I have already met the Railway Minister. I am also thanking him for incorporating CSR fund to be diverted to the Railways. It is the most innovative thing.

India is recognized as the poor country in the world. Let us not concentrate more on the speed trains and bullet trains. Let us worry about those passengers traveling in the third class compartments. Let us worry about them. Let us introduce more trains so that we can feed the lower strata of our country who are travelling in low class compartments.

On behalf of the Telugu Desam Party, we congratulate the Railway Minister for giving this innovate CSR fund but please consider this Kotipalli – Narsapuram project. It is the most economically viable project. It will be bread and butter to the Railways in future. Thank you Sir.

DR. K. GOPAL (NAGAPATTINAM): Hon. Deputy Speaker, Sir, in line with the appreciation expressed by our beloved leader, *Amma*, about this year's Railway Budget, let me point out to the record investment plan of over Rs. one lakh crore in 2015-16. With a long term plan, this Budget has come before this House.

The Budget mentions about the increasing of the speed of passenger trains which may help us to go for the optimum utilization and introduction of more trains.

Safety and security of the rail travel has been taken care of with the use of modern technologies. Making use of IT technologies for passenger amenities are to be enhanced. Our visionary leader, *Amma* has referred to certain aspects of this Budget like the need to go in for a Special Purpose Vehicle.

The blueprint for development of railways spelt out by our hon. Railway Minister must take shape to fulfill the hopes of the people. At this point of time, I would like to point out the sanctioning of road over-bridge to replace the level crossing no. 48 at Nagapattinam. Kindly allot the required funds fully and immediately.

Let me come with certain long felt needs of my constituency to which I would like to draw the attention of the hon. Minister. The guage conversion work between Thiruvarur – Karaikudi which would greatly benefit, Thiruvarur, Thanjavur and Sivaganga constituencies is going at a slow pace. Even after ten years, it has not been completed for want of adequate funds.

Next to the Thiruvarur – Karaikudi guage conversion, work between Agasthiampalli – Thiruthuraipoondi is under-going and completion of this Railway line would add up to the revenue for the Railway. Transportation of salt produced in this area which is the second largest in Tamil Nadu can be increased. Unfortunately, this project is pending for the past 30 years. These two guage conversion projects have been allocated with an inadequate sum of Rs. 130 crore.

I urge upon the Railway Minister to increase the funds to complete this project at the earliest.

While thanking the Minister again for attending to the needs of the public in Nagapattinam by way of replacing level crossing No.48, I would like to impress upon the Minister on the need to go in for road over bridges replacing the level crossings at Needamangalam, Peralam, Nannilam and Devarkandanallur. I would like to request the Minister to have a long-term perspective in this regard. As of now, the level crossings that handle more than one lakh vehicles are considered for conversion to RoB. This rule needs to be relaxed. In our constituency, the level crossings, which I have mentioned, are falling short of only by a few thousands to meet the above requirements. The Minister, who wants to enhance the efficiency of the railways, must attend to this.

Nannilam railway station, which had stoppage of all trains, is not having a stoppage now after the gauge conversion. I urge upon the Minister to provide stoppage at Nannilam by establishing computerised pre-reservation centres both at Nannilam and Velankanni.

Mannai Express train running between Mannargudi and Chennai *via* Thanjavur may be run through Thiruvarur which is the next important district headquarters in the region with a Central University.

Semmozhi Express train, which originates from Mannargudi, may be operated from Karaikkal as scheduled originally. The most needed train from Chidambaram to Perambalur *via* Ariyaloor to be introduced as early as possible.

A daily express train to Chennai may be operated either from Thiruvarur or most appropriately from Velankanni. This will benefit the pilgrims visiting all the three religious shrines in this vicinity.

As part of providing modern day facilities to the passengers, I request the Minister to provide escalators at Tambaram, Thiruvarur, Thanjavur and Mayiladuthurai.

The Railway Minister in his Budget speech stated that the General Managers will be delegated with more powers. But it should not stop with railway tenders alone. They must be authorised to meet the demands made by the people's representatives in respect of railway stations in their constituencies.

The hon. Railway Minister also stated that 2,000 kilometres of coastal railway line would be laid. I urge upon the Railway Minister to take up the project linking the coastal area along the East Coast side between Chennai and Tuticorin *via* Puducherry, Cuddalore, Karaikkal, Nagapattinam and Ramanathapuram.

After raising so many demands to raise and enhance the functioning of the Railways, with rising hopes, let me conclude. Thank you.

डॉ. वीरेन्द्र कुमार (टीकमगढ़) : महोदय, युगदृष्टा प्रधानमंत्री आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी के विजन को पूरा करने के लिए आदरणीय रेलमंत्री सुरेश प्रभु जी एवं रेल राज्य मंत्री मनोज सिन्हा जी द्वारा लाए गए रेल बजट के पक्ष में बोलने के लिए मैं खड़ा हुआ हूं।

रेलमंत्री जी द्वारा प्रस्तुत बजट सही मायने में रेल यात्रियों के लिए समर्पित बजट है जिसमें पूर्व सरकार के समय की गयी राजनीतिक लोक-लुभावनी घोषणाओं के स्थान पर, पुरानी परियोजनाओं को प्राथमिकता के आधार पर पूरा करने का निर्णय लिया गया है। इसके कारण देश के उन क्षेत्रों में, जहां लम्बे समय से पुरानी परियोजनाएं अधूरी पड़ी हैं, लोगों में एक आशा और विश्वास का भाव जागृत हुआ है। इस रेल बजट में जहां रेलवे स्टेशन्स पर वाटर वेंडिंग मशीन्स लगाए जाने से आम यात्रियों को स्वच्छ पेयजल मिलेगा, वहीं ई-कैटरिंग की सुविधा ट्रेनों में बढ़ाए जाने से रेल यात्रियों को ट्रेन में मनपसन्द खाना भी मिल सकेगा। महिलाओं की सुरक्षा हेतु महिलाओं के डिब्बों में कैमरे लगाने का जो निर्णय लिया गया है, उससे बेहतर ढंग से निगरानी हो सकेगी और अपराध नियंत्रण में सहायता मिल सकेगी। शताब्दी जैसी ट्रेन्स में ऑनबोर्ड मनोरंजन की व्यवस्था होने से यात्रा ज्यादा मनोरंजक हो सकेगी। साधारण श्रेणी डिब्बों में मोबाइल फोन चार्जिंग की सुविधा होने से यात्रियों को सुविधा मिलेगी, अभी केवल ए.सी. डिब्बों में यह सुविधा मिलती थी। यात्रियों की बढ़ती हुई भीड़ को नियंत्रित करने के लिए ट्रेन्स में 24 डिब्बों के स्थान पर 26 डिब्बे लगाने का जो निर्णय लिया गय है, वह स्वागत योग्य है। महिलाओं और वृद्ध यात्रियों की सुविधा के लिए प्राथमिकता के आधार लोअर बर्थ प्रदान करने का रेल मंत्रालय द्वारा जो निर्णय लिया गया है, मैं मंत्री जी को उसके लिए धन्यवाद देना चाहता हूं। इसके बारे में सीनियर सिटिजन्स में स्वागतयोग्य विचार देखने में आए हैं। ऑटो रिक्शा एवं टैक्सी चालकों को पर्यटन गाइड के रूप में प्रशिक्षित करने का जो निर्णय रेल मंत्रालय द्वारा लिया गया है, उससे रोजगार बढ़ाने में सहायता मिलेगी। रेलवे भूमि पर जो अतिक्रमण है, उसको हटाकर, उस भूमि का व्यावसायिक उपयोग करने से जहां उस भूमि का बेहतर ढंग से प्रबन्धन हो सकेगा, वहीं उससे रेलवे की राजस्व आय में भी वृद्धि होगी।

अब मैं अपने संसदीय क्षेत्र के बारे में कुछ बातें कहना चाहता हूं। रेल मंत्री जी द्वारा घोषणा हुई कि पुरानी परियोजनाओं को प्राथमिकता के आधार पर पूरा किया जाएगा। इस घोषणा के बाद बुंदेलखंड की जनता की आंखों में आशा और विश्वास की चमक आई है। हमारे यहां ललितपुर और सिंगरौली रेल परियोजना काफी पुरानी है। आजादी के 68 सालों के बाद भी बुंदेलखंड में मेरे संसदीय क्षेत्र टीकमगढ़ में पहली ट्रेन झांसी से ललितपुर चलते हुए टीकमगढ़ तक पहुंची है। इस योजना के तहत आगे छतरपुर तक रेल लाइन बिछ चुकी है, इंजन का ट्रायल भी हो चुका है, लेकिन उसे टीकमगढ़ से आगे छतरपुर तक नहीं बढ़ाया गया है। यह रेल लाइन आगे जाकर खजुराहो, पन्ना, सतना, रीवा और सिंगरौली तक जाएगी। इन क्षेत्रों के सांसद भी यहां बैठे हुए हैं। इस परियोजना के पूरे होने से बुंदेलखंड और बगेलखंड में रोजगार के जहां अवसर बढ़ेंगे, वहीं शैक्षणिक, आर्थिक और सामाजिक विकास के मार्ग भी प्रशस्त होंगे। इसमें एक बाधा पन्ना टाइगर रिजर्व फारेस्ट की आ रही है। पन्ना टाइगर रिजर्व फारेस्ट की एनओसी वन एवम् पर्यावरण मंत्रालय द्वारा नहीं मिली है, इस कारण से वहां काम रुका हुआ है। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि इसे प्राथमिकता के आधार पर लिया जाए। इसमें अगर कोई बाधा आती है तो जिस तरह से कश्मीर में सुरंग निकालकर रेल लाइन बिछाई गई है, वैसे ही यहां भी किया जा सकता है। इसके अलावा और लागत कम करने के लिए एक और विकल्प है। वह यह है कि फारेस्ट के ऊपर से रेल लाइन डालकर उसे सीमेंट-कंक्रीट से कवर करके उस पर मिट्टी डाल दी जाए, ताकि वहां पर जो जंगली जानवर हैं, वे भी निकल सकेंगे तथा इस मार्ग में आ रही बाधा दूर होकर काम पूरा हो सकेगा।

खजुराहो-छतरपुर, खजुराहो-उदयपुर एक्सप्रेस दो पर्यटन स्थलों वाली रेलगाड़ी चलती है। बीच में ओरछा स्टेशन है। ओरछा धार्मिक और पर्यटन की दृष्टि से मेरे संसदीय क्षेत्र में एक महत्वपूर्ण स्थान रखता है। यहां पर खजुराहो-उदयपुर एक्सप्रेस ट्रेन का स्टापेज किया जाना चाहिए। ओरछा में देश के साथ ही साथ विदेशों से भी बड़ी संख्या में पर्यटक आते हैं। लेकिन यहां से निकलने वाली जितनी भी एक्सप्रेस ट्रेंस हैं, उनका ठहराव वहां नहीं है। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि विदेशी पर्यटकों और धार्मिकजनों की सुविधा को ध्यान में रखते हुए ओरछा से जाने वाली सारी ट्रेंस के स्टापेज यहां पर किए जाएं।

टीकमगढ़ से मध्य प्रदेश की राजधानी भोपाल को जोड़ने के लिए एक इंटरसिटी एक्सप्रेस चलाई जाए, जो सुबह टीकमगढ़ से चलकर भोपाल पहुंचे और शाम को वापस आ जाए। अभी जो एकमात्र ट्रेन चल रही है, झांसी-टीकमगढ़ पैसेंजर, उसका एकमात्र फेरा आता है, जो कि सुबह आकर तुरंत चला जाता है। झांसी-टीकमगढ़ पैसेंजर ट्रेन के दो फेरे और बढ़ाए जाने चाहिए। इस सम्बन्ध में मैं रेल मंत्री जी से मिलकर अनुरोध भी किया है। बुंदेलखंड में रोजगार के अवसरों को बढ़ाने के लिए छतरपुर में रेल कोच फैक्टरी लगाई जानी चाहिए। टीकमगढ़ जैसे क्षेत्र में रेलवे का विश्वविद्यालय एवम् प्रशिक्षण केन्द्र खोलने से वहां का शैक्षिक और औद्योगिक विकास हो सकेगा। निवाड़ी स्टेशन पर अभी सिर्फ बुंदेलखंड एक्सप्रेस रुकती है। यहां पर सभी एक्सप्रेस ट्रेंस का स्टापेज किया जाना चाहिए।

हमारे यहां एक डुमरा स्टेशन है। वहां का महत्व जलियांवाला बाग सरीखा ही है। आज़ादी की लड़ाई के समय यहां पर आज़ादी के दीवाने इकट्ठे हुए थे। उन पर अंग्रेजी सरकार द्वारा गोलियां चलाई गई, जिससे बड़ी मात्रा में लोग शहीद हुए। उस डुमरा स्टेशन पर पहले सब ट्रेंस रुकती थीं, अतः उन ट्रेंस का दोबारा वहां स्टापेज किया जाना चाहिए। ताज एक्सप्रेस ट्रेन जो झांसी तक जाती है और फिर खड़ी रहती है। इस ताज एक्सप्रेस ट्रेन को खजुराहो तक बढ़ाया जाना चाहिए। दिल्ली से खजुराहो के लिए एक शताब्दी एक्सप्रेस के समान एक और ट्रेन शुरू की जानी चाहिए। नोयांबिजावर में यात्रियों की सुविधा के लिए रेलवे टिकट आरक्षण केन्द्र शुरू किया जाना चाहिए।

एक ट्रेन बीना-भोपाल के बीच चलती है, जो बीना में खड़ी रहती है। इस बीना-भोपाल ट्रेन को टीकमगढ़ तक बढ़ाया जाना चाहिए। निवाड़ी और हरपालपुर स्टेशन पर प्लेटफार्म नम्बर दो पर फुट ओवरब्रिज बनाए जाने की आवश्यकता है। हरपालपुर स्टेशन और निवाड़ी में रेलवे ओवरब्रिज बनाए जाने की लम्बे समय से मांग की जा रही है। छतरपुर-खजुराहो, सागर-भोपाल रेल लाइन का सर्वे हो चुका है। जांच कराकर वहां शीघ्र रेल लाइन बिछाने का कार्य शुरू किया जाना चाहिए।

अंत में मैं एक बात और कहना चाहता हूं कि हरपालपुर-नवगांव-छतरपुर रेल लाइन का सर्वे कराकर महाराजा छत्रसाल की छावनी केन्द्र दुबेला-मिजम से जोड़कर रेल लाइन का विस्तार किया जाना चाहिए। मैं इस रेल बजट का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

20.00 hrs

HON. DEPUTY-SPEAKER: Now, Shrimati Pratima Mondal will speak.

We may extend the time of the House till she completes her speech.

SHRIMATI PRATIMA MONDAL (JAYANAGAR): Hon. Deputy Speaker, Sir, I thank you for giving me an opportunity to speak on the Railway Budget, 2015. रेल हमारे जीवन में गति लेकर आयी है और यही विज्ञान का श्रेष्ठ आशीर्वाद है। भारतीय रेल पर हम को गर्व है।

Sir, two hon. Members from my party have already spoken on the Railway Budget and covered all the points. My constituency Jayanagar is mainly a coastal area. All the hon. Members present here are very well aware of the Sunderbans which is famous for mangrove forests and royal Bengal tigers and this Sunderbans is situated in my constituency.

I would like to state here that there are two projects which are in my constituency which have become urgent necessity. Canning-Bhangonkhali project, which is a project of the then hon. Railway Minister Mamata Banerjee, is still pending. I would like to request to the hon. Minister, through you Sir, to start this project and to also extend it from Bhangonkhali to Godkhali. This railway line will help thousands and thousands of people of Sunderbans to go very easily to Kolkata for their daily requirements.

I would also like to inform the hon. Minister, through you Sir, that rail journey from Sealdah to Namkhana through a local train takes three hours. I would like to request the hon. Minister to introduce one or two galloping trains so that people can reach their destinations within a short time. At the same time, I would also request the hon. Minister, through you Sir, to extend this line also from

Namkhana to Bakkhali because Bakkhali is a famous and attractive tourist place. This would facilitate the people from different corners of West Bengal to reach Bakkhali. This would also help in highlighting the Bakkhali tourist spot.

I would like to finally request the hon. Minister, through you Sir, to sanction funds for these two projects.

Thank you.

HON. DEPUTY SPEAKER: The House stands adjourned to meet tomorrow, the 12th March, 2015 at 11 a.m.

20.03 hrs

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock

on Thursday, March 12, 2014/Phalguna 21, 1936 (Saka).

---

* ण्ड्ढ म्श्र्द अ ठ्ठद्धट्ड्ढड्ड ड्ढडद्दध्ड्ढ ण्ड्ढ दढ्ठड्ढ द्दढ ड्ढ ग्ड्ढश्ड्ड्ढद्ध त्दड्डत्हड्ढय्ड्ढद्म् ण्ढद्य् ण्ड्ढ र्व्ड्ढद्ध्य्त्दद ठ्ठद्म् ड्ढहय्द्वड्ढथ्न्न् ड्टत्ड्ढड्ड द्दद ण्ड्ढ ढश्द्दद्ध द्दढ ण्ड्ढ Hद्दद्वम्ड्ढ ड्म्न् ण्ढद्य् ग्ड्ढश्ड्ड्ढद्ध.

* ग्द्दद्य् द्धड्ढहद्दद्धड्डड्ड्ढड्ड.

* Edश्त्द्मर्ण् य्द्धड्ढदश्ढय्त्दद द्दढ ण्ड्ढ म्द्रड्ढड्ढहण् द्दद्धश्त्दड्ढथ्न्न् ड्डड्ढश्त्ध्ड्ढद्धड्ढड्ड त्द द्दद्धठ्ठ.

* Edश्त्द्मर्ण् य्द्धड्ढदश्ढय्त्दद द्दढ य्ण्त्म् द्रड्ढद्दय् द्दढ ण्ड्ढ म्द्रड्ढड्ढहण् ठ्ठद्म् द्दद्धश्त्दड्ढथ्न्न् ड्डड्ढश्त्ध्ड्ढद्धड्ढड्ड त्द द्दद्धठ्ठ.

* च्द्रड्ढड्ढहण् ठ्ठद्म् श्ढत्ड्ड द्दद ण्ड्ढ ठ्ठडश्ड्ढ.

* च्द्रड्ढड्ढहण् ठ्ठद्म् श्ढत्ड्ड द्दद ण्ड्ढ य्ढडश्ड्ढ.

* च्द्रड्ढड्ढहण् ठ्ठद्म् श्ढत्ड्ड द्दद ण्ड्ढ ठ्ठडश्ड्ढ.

* च्द्रड्ढड्ढहण् ठ्ठद्म् श्ढत्ड्ड द्दद ण्ड्ढ य्ढडश्ड्ढ.

* च्द्रड्ढड्ढहण् ठ्ठघ् थ्ठत्ड्ड द्दद ण्ड्ढ थ्ठडथ्ड्ढ.

* च्द्रड्ढड्ढहण् ठ्ठघ् थ्ठत्ड्ड द्दद ण्ड्ढ थ्ठडथ्ड्ढ.

* च्द्रड्ढड्ढहण् ठ्ठघ् थ्ठत्ड्ड द्दद ण्ड्ढ थ्ठडथ्ड्ढ.

* च्द्रड्ढड्ढहण् ठ्ठघ् थ्ठत्ड्ड द्दद ण्ड्ढ ठ्ठडथ्ड्ढ.

* च्द्रड्ढड्ढहण् ठ्ठघ् थ्ठत्ड्ड द्दद ण्ड्ढ ठ्ठडथ्ड्ढ.

* च्द्रड्ढड्ढहण् ठ्ठघ् थ्ठत्ड्ड द्दद ण्ड्ढ ठ्ठडथ्ड्ढ.

* च्द्रड्ढड्ढहण् ठ्ठघ् थ्ठत्ड्ड द्दद ण्ड्ढ ठ्ठडथ्ड्ढ.

* च्द्रड्ढड्ढहण् ठ्ठघ् थ्ठत्ड्ड द्दद ण्ड्ढ ठ्ठडथ्ड्ढ.

* Sद्रड्ढड्ढहण् ठ्ठघ् थ्ठत्ड्ड द्दद ण्ड्ढ ठ्ठडथ्ड्ढ.

* च्द्रड्ढड्ढहण् ठ्ठघ् थ्ठत्ड्ड द्दद ण्ड्ढ थ्ठडथ्ड्ढ.

* च्द्रड्ढड्ढहण् ठ्ठघ् थ्ठत्ड्ड द्दद ण्ड्ढ ठ्ठडथ्ड्ढ.

* Eदथ्त्द्मर्ण् य्द्धठ्ठदथ्ठय्त्द्दद द्दढ ण्ड्ढ म्द्रड्ढड्ढहण् द्दद्धश्त्दठ्ठथ्न्न् ड्डड्ढथ्त्थ्ड्ढद्धड्ढड्ढड्ड त्द ठ्ठर्त्थ्.

* च्द्रड्ढड्ढहण् ठ्ठघ् थ्ठत्ड्ड द्दद ण्ड्ढ थ्ठडथ्ड्ढ.

* च्द्रड्ढड्ढहण् ठ्ठघ् थ्ठत्ड्ड द्दद ण्ड्ढ ठ्ठडथ्ड्ढ.

* च्द्रड्ढड्ढहण् ठ्ठघ् थ्ठत्ड्ड द्दद ण्ड्ढ थ्ठडथ्ड्ढ.

* च्द्रड्ढड्ढहण् ठ्ठघ् थ्ठत्ड्ड द्दद ण्ड्ढ थ्ठडथ्ड्ढ.

* ग़्दद्य् द्धड्ढहद्दद्धड्डड्ढड्ड.

* च्द्रड्ढड्ढहण् ठ्ठघ् थ्ठत्ड्ड द्दद ण्ड्ढ ठ्ठडथ्ड्ढ.

* ग़्दद्य् द्धड्ढहद्दद्धड्डड्ढड्ड.

* च्द्रड्ढड्ढहण् ठ्ठघ् थ्ठत्ड्ड द्दद ण्ड्ढ ठ्ठडथ्ड्ढ.

* Eदथ्त्द्मर्ण् य्द्धठ्ठदथ्ठय्त्द्दद द्दढ ण्ड्ढ म्द्रड्ढड्ढहण् द्दद्धश्त्दठ्ठथ्न्न् ड्डड्ढथ्त्थ्ड्ढद्धड्ढड्ढड्ड त्द घ्द्वदठ्ठडत्.

* च्द्रड्ढड्ढहण् ठ्ठघ् थ्ठत्ड्ड द्दद ण्ड्ढ ठ्ठडथ्ड्ढ.

* च्द्रड्ढड्ढहण् ठ्ठघ् थ्ठत्ड्ड द्दद ण्ड्ढ थ्ठडथ्ड्ढ.

* Hत्दड्डत् य्द्धठ्ठदथ्ठय्त्द्दद द्दढ ण्ड्ढ म्द्रड्ढड्ढहण् द्दद्धश्त्दठ्ठथ्न्न् ड्डड्ढथ्त्थ्ड्ढद्धड्ढड्ढड्ड त्द ढ्ढ्ठ्ठ.

* च्द्रड्ढड्ढहण् ठ्ठघ् थ्ठत्ड्ड द्दद ण्ड्ढ थ्ठडथ्ड्ढ.

* च्द्रड्ढड्ढहण् ठ्ठघ् थ्ठत्ड्ड द्दद ण्ड्ढ ठ्ठडथ्ड्ढ.